ゲンロク 2021年9月号（毎月26日発売）
7月26日発売 No.427 第36巻第9号

Car Entertainment Magazine

GENROQ

[ゲンロク]

2021 SEP No.427 9
定価 998Yen

Neo Mid-Engine Cars

衝撃のフェラーリ296GTB

［新ミッドシップ初試乗］シボレー・コルベット／フェラーリSF90ストラダーレ

［次世代ミッドシップスポーツ］アストンマーティン・ヴァルハラ
ロータス・エミーラ



スーパーカー特選ショップ

［FIRST IMPRESSION］アストンマーティン・ヴィクター

［SUPER TEST］新型ポルシェ911GT3ニュルアタック

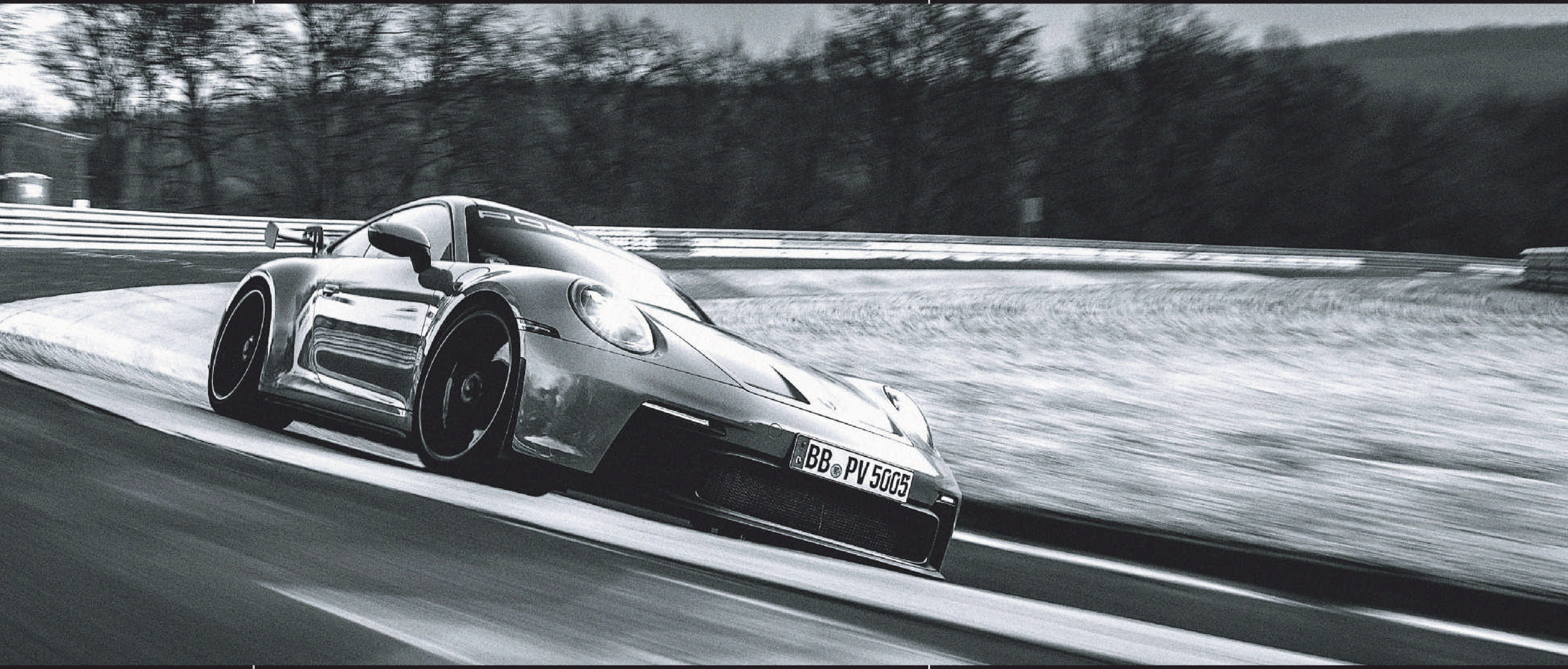
SAN-EI
CORPORATION



CONTENTS ❶

GENROQ 9
2021 SEP No.427

SAN-EI
CORPORATION



CONTENTS ②

GENROQ 9
2021 SEP No.427

SAN-EI
CORPORATION

TEXT◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）
PHOTO◉APOLLO

次期グラントゥーリズモはネットゥーノを搭載か？



Maserati GranTurismo

次期マセラティ・グラントゥーリズモの開発が進んでいる。その試作車の姿をスパイショットカメラマンが捉えた。試作車にはブルーのカモフラージュ塗装を施されたうえに、多数のダミーパネルが付いている。しかも両側をほかのマセラティに挟まれて駐車していたので、全貌を捉えることはできなかった。それでも後方斜め上方からのショットではプロポーションがかなりよくわかる。

次期グラントゥーリズモ最大の話題はパワートレイン。内燃機関とEVの両方が用意されるとの見方が濃厚だ。2007年に登場した先代はフェラーリ製の4.2ℓV8を搭載し、その後グラントゥーリズモSでは4.7ℓに拡大、当時ベストサウンドのV8として高い評価を受けた。フェラーリのカリスマ性と、アメリカンV8的な荒々しさが適度に混ざっていたのも魅力だった。事実、デビュー年度の販売は好調だったが、その後販売はジリジリ低下し、10年余りのライフスパンを終えて2019年にカタログから落ちた経緯がある。

次期モデルのICE版は、先に発表になったMC20の“ネットゥーノ”V6が搭載される可能性が高い。3ℓV6ツインターボの最高出力は630ps、グラントゥーリズモでは若干デチューンされるだろうが、それでも600ps台に乗るのは間違いなさそうだ。ラインナップにはディーゼル版も加わるかもしれない。

電動化に関しても気になる情報がある。次期グラントゥーリズモは同社初の100％EVになるというのだ。十分な航続距離を確保した上で、短時間で充電が可能なバッテリーが必須で、それには800Vの電装系が基本になるだろう。イタリア語で稲妻を意味する「フォルゴーレ」と名づけられた電動パワートレインはフロント1個、リヤ2個の3モーターシステム。プラットフォームはこれに対応したゼロからの開発で、これがこれからの同社モデル全般の基礎となるという。ちなみに近い将来登場すると思われるコンパクトSUV「グレカーレ」もその一例で、これはレヴァンテの下位に属するモデルとなる。

ボディ形状は2ドアクーペに加えてオープントップのグランカブリオもラインナップされるだろう。当面のライバルはテスラ・モデルSやポルシェ・タイカンが挙げられるが、2ドアクーペのEVは希少なので独自の需要を喚起するだろう。グラントゥーリズモとグランカブリオは早ければ年内に登場、一方、MCストラダーレのサブネームが付く純EV版の登場は2022年以降になると思われる。



SAN-EI
CORPORATION

SCOOP

TEXT◉相原俊樹(*AIHARA Toshiki*)
PHOTO◉APOLLO

次世代電動車となるEV版マカン その登場は2023年頃？

市場に出るのは時間の問題といわれているポルシェ・マカンEVだが、情報筋によると発売は2022年と言い切るものもあれば、23年にずれ込むと見るものもあって、決定的な見通しは立っていない。しかし開発が着実に進んでいることは確かで、今回、スパイショットカメラマンは試作車の室内の撮影に成功した。

写真から判断する限り、試作マカンEVのキャビンは80%生産型に近づいたと思われる。ただし依然としてデジタルディスプレイの配置は過渡的だ。最終的にはインストゥルメントパネルはタイカンと同様な曲面形状に落ち着くと思われるが、その奥にはまだ矩形のパネルが見て取れる。これは初期段階で使っていた、間に合わせのパネルをそのまま残したのかもしれない。

センターコンソールのデザインもタイカンとの近似性が高く、その中にエアコン調整用と思われるスクリーンとインフォテインメントスクリーンが収まる。画像がはっきりしないのだが、そのセンターコンソールには物理スイッチも並んでいるように見える。

つい先ごろ日本市場に導入された8代目フォルクスワーゲン・ゴルフではオーディオやエアコンをタッチパネル上にて指をスライドして操作する方式に切り替えた。コントロール類のフルデジタル化にはジェスチャーや音声指示による補助も必要と思われるが、これが最良の解決策なのか各メーカーは模索している様子だ。事実、アウディは最新モデルでは一部の物理スイッチを残している。着地点をどこにするのか、ポルシェの結論に注目したい。



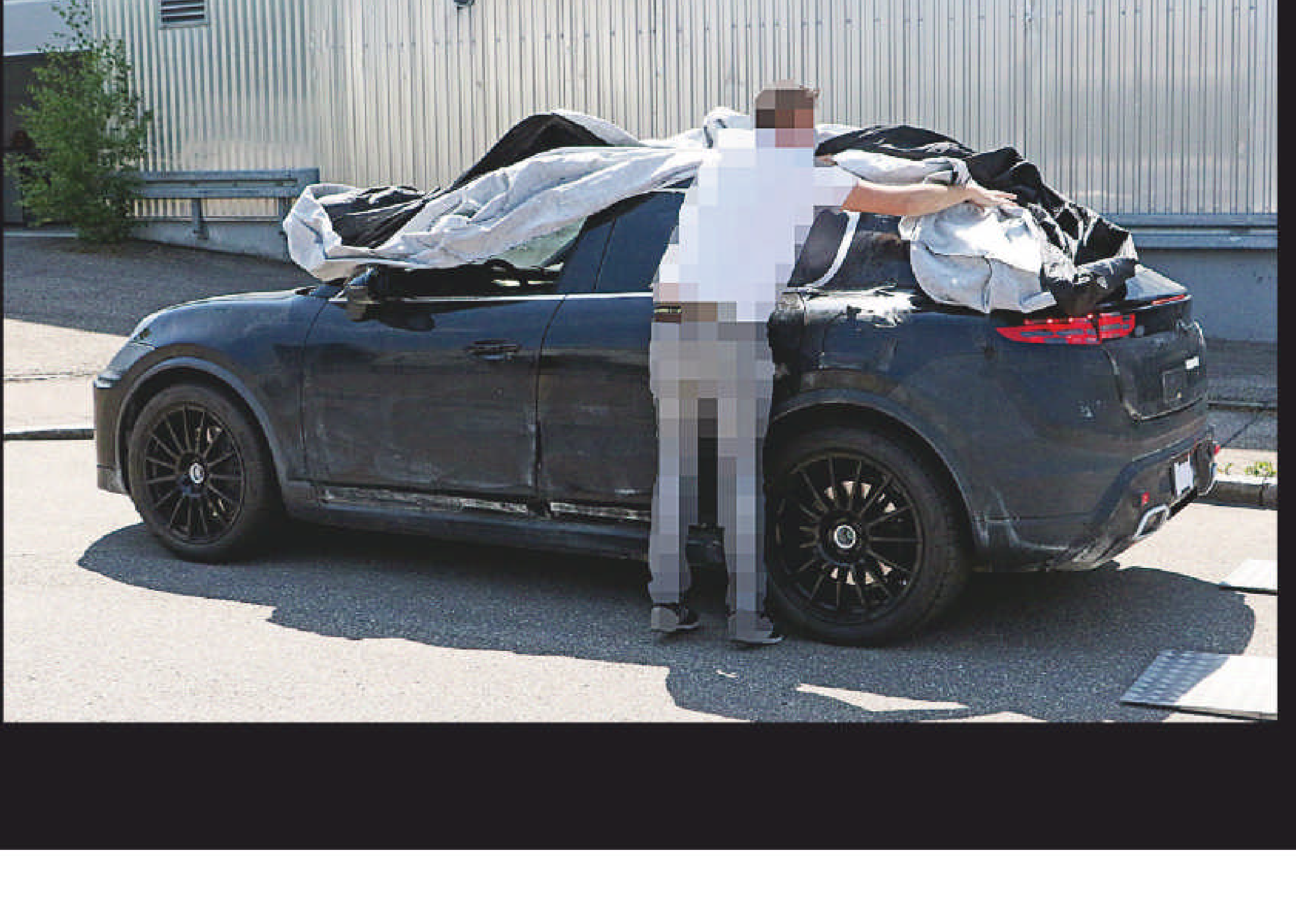


Porsche Macan EV

画像がはっきりしないので断言はできないが、この試作車では小さなトランスミッションセレクターがダッシュボードの高い位置、ドライバーの右手が簡単に届く箇所に据えられているように見える。

外観に目を移すと4個のLEDヘッドライトが見て取れる。これは既存品をそのまま据え付けたようだ。その上にはパネルが付いており、生産型では灯火類が追加になるのだろうか。ノーズにはいかにも取って付けたダミーグリルが貼ってある。その下のエアインテークは実際、開口しているのでなんらかの機能があるようだ。Cピラー周辺にパネルが貼ってあるので、この部分のデザインはまだ最終段階に達していないのだろう。

スパイショットカメラマンが撮影しているのに気づいたポルシェのスタッフが、慌ててカバーを掛けたのだが、間一髪でリヤを捉えることができた。そこには全幅に渡る細いライトストリップと、ダミーの排気管が見える。



SAN-EI
CORPORATION

TOPIC

TEXT◉Georg KACHER
PHOTO◉Porsche AG
TRANSLATION◉相原俊樹（AIHARA Toshiki）

スーパースポーツEVの本命を握る座組み

PORSCHE-BUGATTI-RIMAC

ポルシェとリマックが、ブガッティを組み込んだ合弁会社「ブガッティ-リマック」の設立に合意した旨が正式に発表された。ポルシェ、ブガッティ、リマック。この三者による夢のコラボレーションが確定したのだ。リマックが株式の55％を、ポルシェが45％を保有する。なおポルシェは3年前にリマックと提携を結び、すでに同社の株式24％を保有しており、ブガッティの株式もいずれポルシェに譲渡される。オリバー・ブルーメとルッツ・メシュケ（ポルシェの取締役会副会長）が新合弁会社の監査役会メンバーになり、リマックの創業者マテ・リマックがCEOに就く。当面の従業員数は約430人となるという。

これにより3社はそれぞれ利点を受けることになる。クロアチアに本拠を置くEVハイパーカーのスペシャリスト、リマック・アウトモビリは経営基盤が強化され、ブガッティはシロンの次期モデルにつき明快な指針を得る。そしてポルシェは近い将来登場させるプレミアムEVスポーツカーを開発する上で不可欠な、最新のバッテリーノウハウをリマックから享受できるのだ。

ポルシェのスポーツカー系列の電動化は徐々に進行している。まずボクスターで2023年に、ケイマンで24年にPHV版が登場する。911は2023年終盤デビューと思われる994型でPHV版が導入されるだろう。現行992型の発展型だが、航続距離の長い強力なバッテリーを搭載すると思われる。

だが本当の革命は2028年に始まる。完全なBEVのスポーツカーがプロジェクト998のもと現在進行中で、この年、製品が市場に導入される見込みだ。開発の出発点として今年の6月、リマックが発表したネヴェーラが参考になりそうだ。リチウム・マンガン・ニッケルバッテリーの容量は120kWh。4個のモーターが4輪を個別に駆動し、総計1914psと2360Nmという途方もないパワー＆トルクを生み出す。動力性能は文字通り圧倒的で、0→161㎞/h加速4.3秒、最高速412㎞/hと、にわかに信じがたい数字が並ぶ。

すでにPHVハイパーカーは918スパイダーで経験済みのポルシェなだけに、プロジェクト998でもICEでは考えられない数値を実現するだろう。ただしネヴェーラほど先鋭的な数値を狙うかどうかには疑問符が付く。むしろ目指すは、タイカンのような卓越した加速を何度でも繰り返せるタフネスさだ。少なくとも600㎞超の航続距離、超急速充電に対応といった諸条件を満たした上で、可能な限り軽量コンパクトなバッテリーを積む。これこそポルシェがリマックと手を組む理由であると思われる。

現在予想されるスペックはバッテリー容量100kWh以上、2WDと4WDが選択可能で、搭載するモーターは2ないし3個。ブガッティ-リマック設立により、ポルシェのEV攻略はまた一歩、大きく前に踏み出した。その進展に注目したい。



SAN-EI
CORPORATION

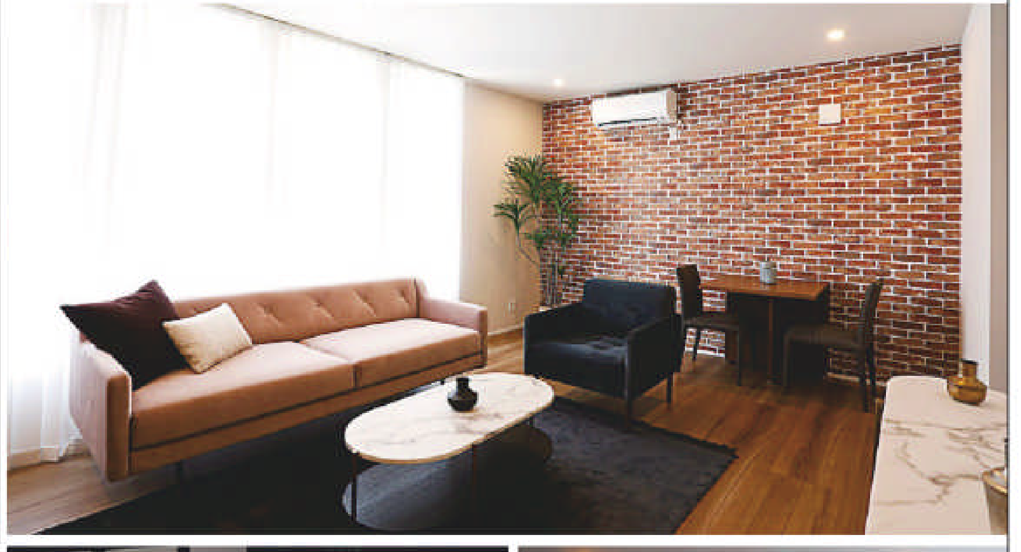
TOPIC

REPORT◉サトータケシ（*SATO Takeshi*）
PHOTO◉インフィストデザイン／篠原晃一（*SHINOHARA Koichi*）

木更津にクルマ好きの理想郷完成











inCELL KISARAZU The Luxury

今回取材したA号室はジャグジー付きで、まさに"ラグジュアリー"を体現した部屋だ。アクアライン木更津金田ICから5分というアクセスの良さも魅力である。

都心からアクアラインを渡り、木更津金田インターを降りて約5分。のどかな景色のなかに、ちょっと不思議な建物が出現する。落ち着いた色の外壁はシックなリゾートホテルのようにも見えるし、広々とした中庭は小規模のショッピングモールのようにも見える。実はここは、賃貸ガレージハウスのインセル木更津 The Luxury。空調を完備したガレージと居住空間を組み合わせた、クルマ好きの夢を形にしたような賃貸物件だ。

これまで主に東京都内およびその近郊で展開してきたインセルが木更津に進出した理由は、納得のいくものだ。袖ヶ浦フォレストレースウェイやハーバーサーキットなど、本格的にクルマを楽しめる場所が近いし、ゴルフやマリンレジャーを楽しむ方の拠点としても好適であるからだ。

早速、全10部屋のうち、最もラグジュアリーなA号室を取材した。4台を格納できるガレージの壁には、開閉する際にドアを傷つけない役割も果たす吸音パネルが貼られるなど、クルマを愛する人の気持ちを汲みとった心配りが嬉しい。愛車のパーツや、工具は何を置こうかと夢想する。

居住スペースの2階に上がる。広々した1LDKの部屋には房総の明るい陽光が差し込み、テラスに設置されたジャグジーではお湯がキラキラと輝く。A号室はガレージに4台が置けるほか、最大であと2台停める屋根付きスペースがあるから、友人を招いてパーティを開いたら盛り上がるはずだ。インセル木更津の家賃は、ガレージ1台につき8万5000円が基本で、そこに管理費が加わる。ちなみにA号室は月額40万円。都内でこれだけのスペースを探したら軽く3ケタ万円は超えるだろうから、木更津にガレージ付きのセカンドハウスを持つ、というアイデアは悪くない。

とはいえ、自分の懐具合を考えて、もうちょっと庶民的なD号室（ガレージ2台分＋1R）を見せていただく。水まわりもしっかりしており、個人的には家賃18万5000円のこの部屋でも十分に楽しいガレージライフが送れそうだ。

物件を見れば見るほど、インセル木更津 The Luxuryを借りる暮らしが浮かんでくる。金曜日の夜に仕事を終えて、アクアラインを駆け抜けて木更津に到着。翌日は、ガレージに置いてあるちょっと古いがお気に入りの愛車を引っ張り出してサーキット遊びをしたり、房総ドライブやゴルフ、釣りを楽しむ。そして日曜日の深夜か月曜の早朝、道が空いているタイミングで都内に戻る。

いやいや、木更津の高級賃貸ガレージは、いい夢を見せてくれる。筆者と同じような夢を見た人はほかにもたくさんいるようで、実は6月下旬から募集を開始したインセル木更津 The Luxuryは、あっという間に満室になってしまったそうだ。でも心配ご無用。ここからわずか数分のところにインセル木更津 The Resortを建設中で、こちらはよりリゾート感が強いガレージハウスになるという。乞うご期待だ。



→すでに満室目前のinCELL木更津 The Luxuryだが、近くにinCELL木更津第2弾となるThe Resortを建設中だ。コンセプトはその名の通りリゾートで、この秋の募集が予定されている。こちらも即満室の可能性があるので、ぜひ問い合わせてみて欲しい。

問い合わせ／株式会社インフィストデザイン ☎042-452-1556 https://infist-incell.com/

DEBUT

108年目の挑戦

Aston Martin Valhalla

プロトタイプが公開され、発売が待たれていたヴァルハラがついに正式デビューを果たした。美しく精悍なボディのミッドにはV8ツインターボ、さらに2基のモーターを組み合わせてトータル950psを発揮。新時代のアストンマーティンはこのクルマから始まるのである。

REPORT◉山崎元裕（*YAMAZAKI Motohiro*）　PHOTO◉Aston Martin Lagonda

アストンマーティンの新たなCEO、トビアス・ムアースによって趣向されている新型車の中期計画「プロジェクト・ホライズン」。これはモデル・ポートフォリオを拡大してF1GPにおけるアストンマーティンの存在感を反映し、ICE（内燃エンジン）からHV（ハイブリッド）、そしてBEV（バッテリーEV）へと商品群を移行しようという、きわめて積極的、かつ戦略的なプロジェクトだ。

そのアストンマーティンがこのプロジェクト・ホライゾンを進めていく中で、重要な役割を果たすモデルが発表された。すでにコンセプトモデルとしてその存在は知られていたValhalla（ヴァルハラ）だ。アストンマーティンとしては初となるミッドシップのハイブリッドスーパースポーツカーが、コンセプトモデルそのままの美しいボディスタイルを纏って正式にデビューしたのである。アストンマーティンはこのクルマで新次元のスーパーカー・セグメントを定義するとしている。

だがアストンマーティンは、これまでの作品を否定するわけではない。



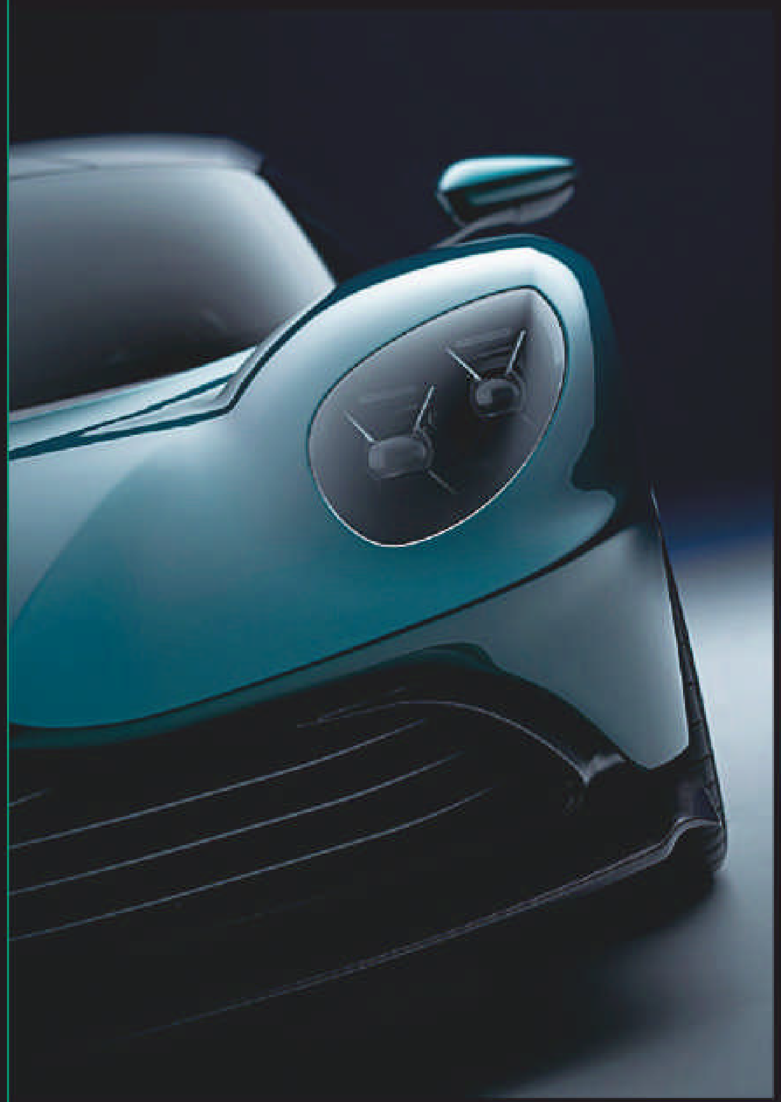
ヴァルハラは以前のモデルからの正常進化といえるものだが、その進化の幅があまりにも大きいことを、我々はまず理解しなければならないだろう。

　確かにヴァルハラのエンジニアリングを見れば、それが事実であることが分かる。リヤミッドに搭載されるパワーユニットは4ℓのV型8気筒ツインターボ。アストンマーティンによれば、このエンジンは、これまで同社の作に搭載された4ℓV型8気筒エンジンの中では最も先進的でレスポンスに優れ、最高のパフォーマンスを発揮するものであるという。レスポンスを高めるために180度のフラットプレーンを採用しているのも特長だ。エキゾーストパイプはルーフエンドに装着され、常に刺激的で心地良いサウンドを提供してくれる。



かつてないほど大胆な形状のディフューザーが印象的。ダウンフォースは241km/hで600kgになる。有機的なラインを描くボディパネルはすべてカーボン製だ。









エクステリアは特徴的なディテールが散りばめられている。タイヤはフロント20インチ、リヤ21インチのミシュラン製で、ホイールはセンターロック式だ。

この新しいV型8気筒エンジンには、2基の電気モーターを持つ150kW／400Vのバッテリー・ハイブリッドシステムが組み合わされている。このシステムによるエクストラ・パワーは最大で204ps。前述したV型8気筒エンジンとの組み合わせによるシステム全体の最高出力は、実に950psとなる計算だ。

　トランスミッションも完全な新設計による6速DCT。電気モーターを使用し、リバースギヤの必要なしに後退を可能にするなど、重量軽減のコンセプトは、このヴァルハラでもストイックに追求されていることが分かる。目標重量は1550kg以下に設定されている。

　PHVのシステムを搭載するだけにEV専用モードでの走行にも期待が膨らむが、ヴァルハラは最高速度で130km／h、航続距離では15kmのEV走行を可能にしている。一方で0→100km／h加速は2・5秒、最高速は330km／hに達するという。シャシーは優れた剛性を持つカーボンモノコックだ。

　今後行われるニュルブルクリンクのノルトシュライフェのテストでは、6分30秒のラップタイムを狙うというヴァルハラ。それを軽くクリアすることを、世界のアストンマーティン・ファンは願っている。

FIRST IMPRESSION

ワンオフの鑑

Aston Martin Victor

「ほとんど走っていないOne-77の試作車が倉庫に1台放置されていました。そのままでは売り物になりませんが、なにかクールなワンオフモデルを造る最適な素材になると思ったのです」アストンマーティンQコミッションのサイモン・レーンはこう語る。1970年代のDBS V8をベースに、ル・マン出走用のレーシングカーに仕上げたRHAM／1を記念するモデルがいいだろう。その後の社内会議で方針が決まった。

初期のCADと実現可能性を検討した上で、アストンは少数の上得意客と連絡を取り、こうしたアイデアに興味があるかを打診した。諸手を挙げて賛成したのが、あるベルギーの顧客で、その人物の正体は名前を含め一切極秘だ。一方、ワンオフモデルの名称は70～80年代にかけてアストンのCEOを勧めたヴィクター・ゴーントレットにちなみ「ヴィクター」と決まった。

件の顧客に納車される前にヴィクターを操縦できたのはごく少数。私もそのひとりで、今こうして「アストンマーティン1オブ1」の刻印が



7.3ℓV12エンジンをフロントミッドに搭載するハイパーカー、ONE-77をベースにワンオフで制作されたのがヴィクターである。77台限定のONE-77ベースだから貴重な1台だが、魅力はそれだけではない。ウエット路面のシルバーストーンでその性能を確かめた。

REPORT◉Kyle FORTUNE　PHOTO◉Max EAREY
TRANSLATION◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）
COOPERATION◉Simon FOX





Aston Martin Victor

FIRST IMPRESSION

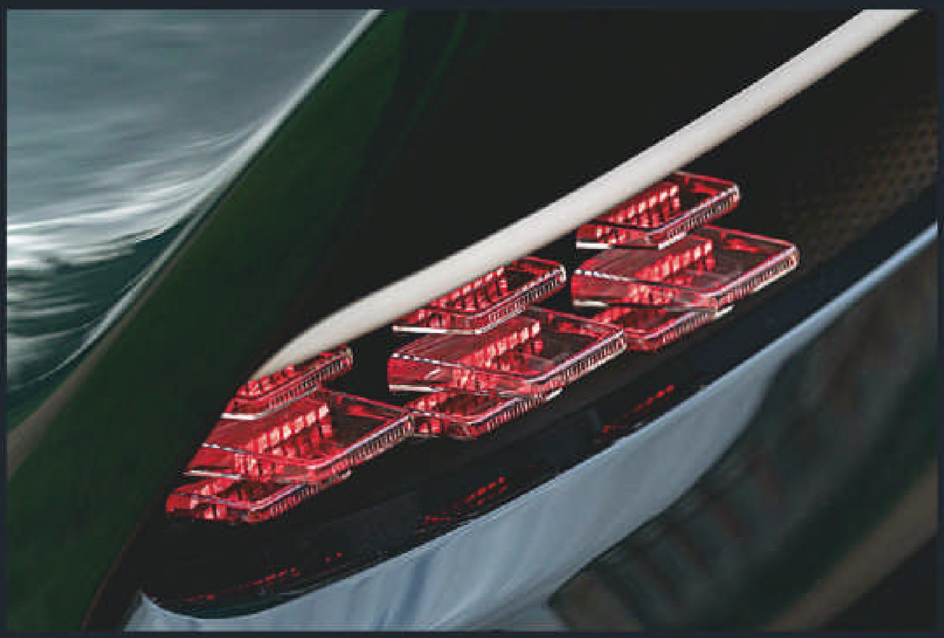
ある、つや消し加工を施された広いサイドシルの上を滑るようにして操縦席に乗り込んでいる。

シュロス製４点式レーシングハーネスで身体を固定し、センターコンソールの低い位置にあるスロットにキーを押し込む。ステアリング上のボタンを押すと一瞬スターターモーターが軽く唸り、自然吸気７・３ℓＶ12に火が入った。アイドリングは驚くほど安定している。

アストンのエンジニアリングパートナーであるコスワースは、当該のＶ12をシリンダーブロック単体まで分解し、ゼロから組み直して入念なチューンを施した。その結果、Ｏｎｅ-77の７５０psと７５０Nmのパワー＆トルクは８３６psと８２１Nmにまで高まっている。ＣＦＲＰ製モノコックもサプライヤーのマルチマティック社に送り返されて徹底したリビルドを受けた。レーンによると事実上ブランニューで戻って来たという。

ヴィクターはサーキット専用のヴァルカンのコンポーネントを複数流用している。６段階にセット可能なインボードマウントのダンパー／スプリングユニットはその一例で、リヤウインドウを通して外から目視できる。型式認定を取って公道を走らせたいとのオーナーの意向を受けて、アストンのシャシー担当技術陣はこれをロードユースにセットアップし直した。

センターロックのアルミホイールは20インチ径。タイヤはフロント２８５／30ＺＲ20、リヤ３２５／30ＺＲ20。ブレーキはブレンボＣＭＭ-Ｒというカーボンセラミックで、フロント３８０㎜、リヤ３６０㎜径。６ポットキャリパーとの組み合わせで、ＧＴ３レベルの制動力を発揮する。







公道もこなせるロードカー性能を重視したとはいえレーシーな雰囲気。サイド出しのエキゾーストパイプや巨大なリヤディフューザーなど、随所にヴァルカンの痕跡を感じる。









レーシングカーのようなトップカット型ステアリング。一方で3ペダルのMTなのが面白い。フルバケットシートにフルハーネスが装着される内装はワンオフとは思えぬほど高品質。

空力特性もレースカーのノウハウが活きており、コンピュータによる流体力学試験によると、160km／h走行時のダウンフォースは、ヴァンテージGT4の525Nmを上回る842Nmに達するという。

試乗当日、シルバーストーン敷地内にあるアストンマーティンのストウサーキットは、雨に降られた直後のウエットコンディションだった。タイヤはドライが前提のミシュラン・パイロットスポーツカップ2なので、随所に点在する水溜まりに足を取られるたびに、素早い修正舵を当てる必要がある。それでもトラクションコントロール（TC）が反応するまでの一瞬、後輪がグリップを失う。ただしTCの介入頻度は適切で、進行方向への力を阻害することはない。私自身も操縦に慣れるに従って、

一見、手に負えぬじゃじゃ馬を想像するが、中身は操縦に没頭させる懐の深さを持つ。

こうした最悪の路面状況でもヴィクターは予想外に御しやすいことがわかってきた。TCとABSはステアリング上のノブによって調整可能だ。

なおステアリングは軽飛行機の操縦桿に似たトップカット型で、これもヴァルカンからの流用品だ。そのステアリング裏にパドルはなく、代わりに床にはクラッチペダルが、センタートンネルにはウォールナット製シフトノブがある。そう、ヴィクターはMTを搭載するのだ。MTの採用は最初から決まっていたとレーンは語る。



正真正銘のワンオフ・アストンにして、極上のハイパーカー、それがヴィクターだ。



グラッツィアーノ製の6速で、レーシングクラッチとペアを組むが、アストン技術陣の判断で、クラッチフェーシングには公道走行が可能な材質を使っている。ペダルは軽いとは言えないが、踏むのが億劫なほど重くはなく、やや大きめのシフトノブはゲート間を正確かつ軽々と行き来する。変速の際、シフトレバーがステアリングのすぐ横の高い位置にあって、ステアリングから手を離す時間がミニマムで済むのは有り難い。

骨格がCFRP製のシートに身体を固定されて脚を伸ばす。着座姿勢と3つのペダルの位置関係は理想的だ。路面は次第に乾いていったが、部分的にウエットも残っており、周回スピードが高まるに連れて終始、修正舵を当てる必要がある。

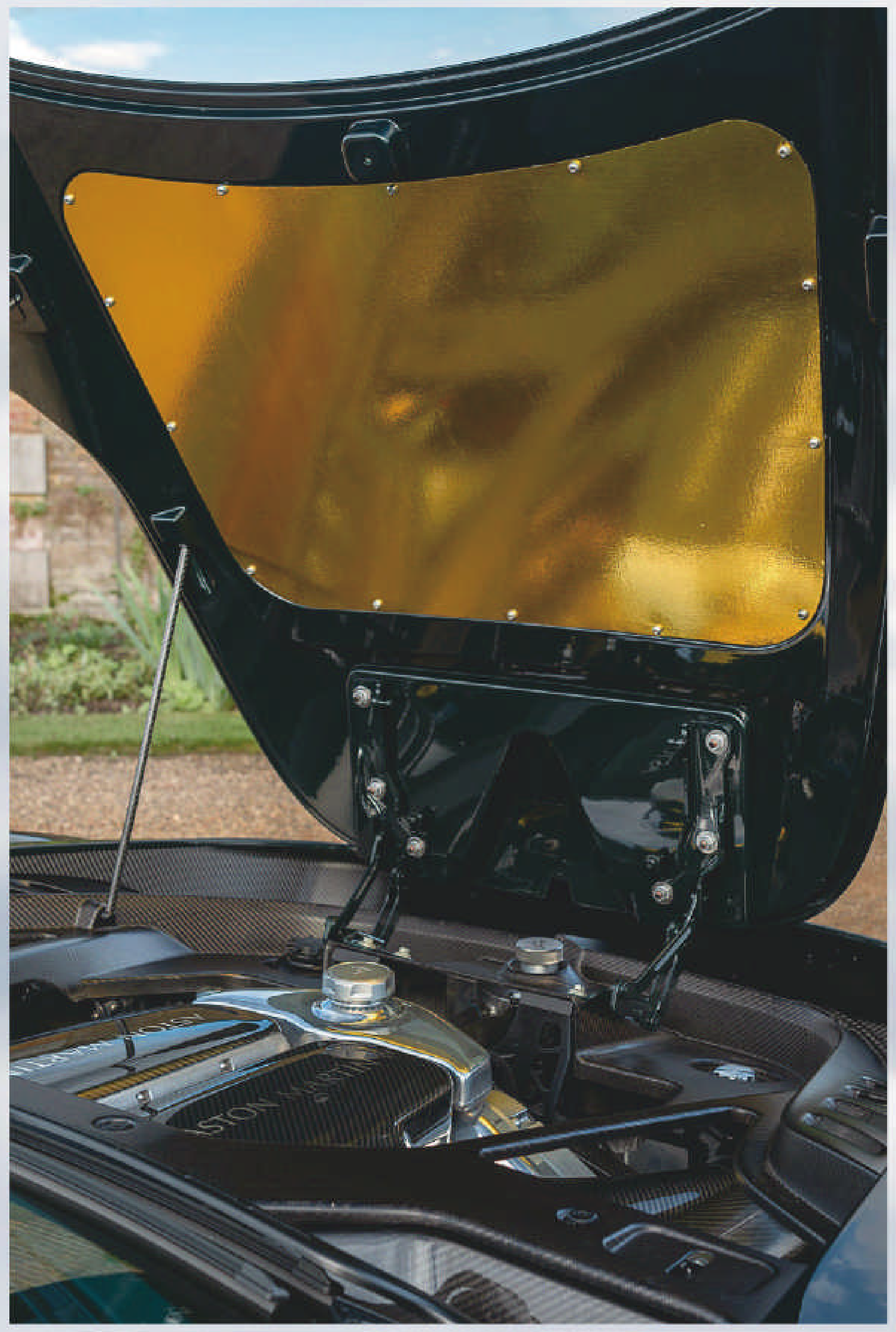
これほどのハイパワーながら

私はV12のパワーに任せて次々にシフトアップしながら、ストレートを加速していった。すぐさま目前にコーナーが迫ってくる。ブレーキペダルを踏みながら、シフトダウンの瞬間、かかとでスロットルを軽くあおってブリッピングを入れ、回転を合わせる。ヴィクターならこういうオールドスクールなドライビングを味わえる。ロングノーズ・ショートデッキの外観や、大音量を発するサイド出しの排気管など、少し旧いテイストがこのワンオフ・アストンの持ち味だ。

一方、ヴィクターは私が予想していた以上に従順なハイパーカーだった。これほどのハイパワーにもかかわらず、乗り手の自由裁量でいかようにもライン取りができる。挙動は十分に予測可能で、グリップ走行からスライド走行に簡単に移行できる。ただし後輪の描く旋回軌跡が前輪より大きくなった場合、ステアリングがすぐにフルロックに達するので、カウンターステアをあてられる舵角量はわずかだ。従ってコーナー進入時からあまり高い旋回速度を狙わないのがコツだ。ターンインの段階ではごく軽いアンダーステアを感じるが、スロットル開度に反応して後輪が外に膨らもうとする結果、ハンドリング特性はニュートラルを保つ。軽くて、入力に対して正確に反応す



るステアリングは、状況を問わずドライバーにとって心強い味方だ。
　サーキットを走るにあたりMTになんら扱いづらい部分はなく、クラッチの繋がりもスムーズだ。V12NAは踏めば踏むだけリニアにパワーを生み出す。ただし踏むたびに金属音を発するブレーキは日常走行では耳障りかもしれない。スペックシートには途方もない数値が並んで、手に負えないセミレーシングカーを想像させるが、ヴィクターは実に洗練された、乗り手を操縦に没頭させるハイパーカーなのだった。
　規定の周回数を終えてピットに戻った私は、しばらくの間、クルマから降りることができなかった。改めて眺めてみると、ワンオフながら室内のビルドクオリティが生産モデル並みに高いことに気づいたからだ。内装はウォールナットグリーンと呼ばれるレザーで統一してあり、ヘッドライニングはカシミア。こうした伝統的な素材が、CFRPやアルミ、磨き出しのチタンなどハイテクなマテリアルと鮮やかなコントラストをなしている。様々な画面に設定可能なTFTスクリーンではなく、昔ながらの指針式メーターが並んでいる方が、このコクピットには似合うような気がする。
　2台目のアストンマーティン・ヴィクターが製作される可能性はない。One-77のシャシーが、もう1台もないからだ。だからオーナーは正真正銘のワンオフ・アストンにして、極上のハイパーカーを手に入れたことになる。
「なぜアストンは最初からこれを少量生産する計画を立てなかったのか」——世界中の愛好家はそう呟いて、嘆息をもらしているに違いない。





最高出力836ps、最大トルク821Nmを発揮する7.3 ℓ V12自然吸気エンジンを搭載する。ボンネットフード裏には金箔を貼り、熱効率を高めた。

Aston Martin
Victor



インボードマウントダンパー／スプリングユニットは6段階で調整可能。その構造はガラスで外から目視できるようになっている。



問い合わせ／アストンマーティン・ジャパン・リミテッド
☎03-5797-7281　http://www.astonmartin.com/ja

背中で感じる鼓動

THE MID-ENGINE



クルマを造る上で最も重要な項目となるのはパッケージングだ。特に最大の重量物であるエンジンをどこに搭載するのかは、そのクルマの運動性能を大きく左右することになる。ミッドシップはヨー慣性モーメントを最小化して後輪のトラクションを確保できる反面、どうしても居住性が犠牲になるので、スポーツカーのみに許されるレイアウトだと言える。だからこそ、ミッドシップのクルマがもたらす楽しさは我々を熱くしてくれるのだ。伝統のFRからの転向を果たしたコルベット、そしてV6ハイブリッドをミッドシップで実現したフェラーリ296GTBなど、最新ミッドシップマシンの魅力に触れながら、それらのクルマがもたらす世界観をたっぷりと味わってみよう。

PHOTO◉小林邦寿（*KOBAYASHI Kunihisa*）


CORVETTE
品川302



THE MID-ENGINE

跳ね馬の新世紀

**フェラーリがV6エンジン搭載マシンを開発しているという噂は以前から流れていたが
それは突然に発表された。現代版ディーノとも囁かれていたV6ミッドシップスポーツは
ハイブリッドシステムを搭載して環境性能と運動性能を高次元で両立する新時代の1台だった。**

REPORT◉山崎元裕（*YAMAZAKI Motohiro*）　PHOTO◉FERRARI S.p.A

フェラーリは現地時間の6月24日、新型ミッドシップ・ベルリネッタ・スーパースポーツカーとなる「296GTB」を発表した。実車はその後開催されたグッドウッド・フェスティバル・オブ・ザ・ウイークにおいても公開されている。

その車名を読めば、フェラーリのファンであれば簡単に想像できるように、このニューモデルに搭載されるエンジンは、2・9ℓの排気量を持つV型6気筒。フェラーリは1960年代にディーノ・ブランドでV型6気筒モデルを市場へと送り出した経緯があるが、純粋にフェラーリのオンロードV型6気筒モデルということになると、これが初の例となる。したがってこの296GTBは、これまで存在したどのモデルの後継車にも相当せず、真の意味での新型車と表現できるわけだ。

フェラーリは、296GTBは「フェラーリに真の革命をもたらす存在である」と語る。そして同時にそれは「走りの楽しさ＝FUN TO DRIVE」を再定義するモデルであるとも。そのために必要だったのが、リヤミッドに搭載される新開発のV型6気筒エンジンであり、それに組み合わされるPHVシステム。また高水準なビークル・ダイナミクスやエアロダイナミクスを実現するための、さまざまな新技術だった。

フェラーリのファンは、この296GTBのデビューを目の当たりにして、フェラーリにもV型8気筒、そして伝統のV型12気筒以外のパワーユニットの歴史があったことを思い出してくれるだろう。モノポストのコンペティツィオーネ＝レーシングカーに始まり、あの308GTBの基礎ともなった246GTでの大きな成功を導いたV型6気筒。あるいはさらに彼らの歴史の中には直列4気筒で成功を収めたコンペティツィオーネさえも存在するのだ。

296GTBの誕生。それはカスタマーの選択の幅をさらに大きなものとすると同時に、ステアリングを握る楽しさを根本的に書き換えてくれるモデルだとフェラーリは語る。サーキットで限界までを攻める走りのみならず、日常的な走りにおいてもその「ファン」は十分に感じられるというのだ。この296GTBのステアリングを握ることが可能となるのはもう少し先になりそうだが、まずはそのメカニズムを紐解くことで、フェラーリの狙いとその先進性を理解していきたいと思う。

Ferrari 296GTB





クーペボディでトンネルバックスタイルを採用するのはF355以来だ。250LMを彷彿とさせる盛り上がったリヤフェンダーが力強い。

Ferrari 296GTB

Design & Aerodynamics

古き佳き時代のダイナミックが復活

ボディサイズは、全長×全幅×全高で4565×1958×1187㎜、ホイールベースは2600㎜。トレッドはフロントが1665㎜、リヤが1632㎜であるから、最近の大型化の一途をたどったスーパーカーに慣れた身には、全長のコンパクトさが第一印象として感じられる。エクステリアデザインはきわめてクリーンでエレガント。さらにエアロダイナミクスを向上させる手法にも新たな時代を感じさせる部分や、また逆にリヤ周りなどはフェラーリ往年の名車250LMなどを意識させるディテールも採用されている。

エアロダイナミクスの過去との明確な決別は、458スペチアーレで導入されたアクティブ・エアロの枠組みを見直し、296GTBでは初めてアクティブ・デバイスをドラッグ低減ではなくダウンフォース増加のために使用していることにある。ラ フェラーリからインスパイアされたアクティブ・スポイラーがリヤに装備され、必要な時に高いレベルのダウンフォースを得る。パッケージ・オプションの「アセット・フィオラーノ」では、250㎞/h時にダウンフォースは360㎏に相当するという。

ICEとギヤボックスの冷却は車体前方にある2基のラジエーターで行う仕組みで、フロントタイヤの前には高電圧バッテリーの冷却用コンデンサーが2基備わる。高温の空気はアンダーボディに沿って排出されるので、車体側面上部を流れインタークーラーに取り込まれる冷却エアには干渉しない。

Powertrain

V6ツインターボ+ハイブリッドで830ps

搭載されるV型6気筒エンジンのバンク角は120度。その最大のメリットは、完全バランスが実現することにあるだろう。一方搭載性を考えれば、横幅が広くなる120度というのはデメリットにもなるのだが、そのバンク間のスペースをターボの搭載など有効に活用できるのが現代のスーパースポーツだ。フェラーリはすでに1950年代にはこの120度V型6気筒でレースに何回も勝利している。

296GTBのパワーアッセンブリーは、このV型6気筒エンジン(ICE＝内燃機関)に8速DCTを組み合わせ、その間にMGU-K(モーター・ジェネレーター・ユニット・キネティック)と呼ばれる、F1GPのファンにはお馴染みの、エネルギー回生システムとモーターを組み合わせたもの。ドライバーがモーターのみで走行したければICEとモーター間のクラッチは切り離される仕組みになっている。モーターのみで走行できる距離は約25㎞、速度は135㎞/hを達成しているという。

それぞれのパワーはICEが663ps、さらにモーターが加わることで最終的に830psの最高出力を可能にしている。MGU-Kは、ダブル・ローター、シングル・ステーター型のアキシャルフラックス・モーター。サイズと構造がコンパクトな設計のため、パワートレイン一式の全長を短く設計することが可能になり、それがホイールベースの短縮にも効を奏しているという。このモーターのみでのパワーは最大値で167ps。このモーターがTMA(トランジッション・マネージャー・アクチュエーター)を介して、ICEとモーターを適時最適な状態に連携させるのが、296GTBのハイブリッド・システムだ。









アッパーとロアーに分かれたインパネはF8トリブートと同様のスタイルだ。メーターナセルにエアコン吹き出し口を取り込んでいるため全体にスマートなイメージ。ローマで登場したエンブレム型キーも採用されている。



Interior
完全なデジタル・インターフェース

296GTBのスタイルを魅力的に見せるポイントは数多くあるが、その中のひとつがキャビンの造形だろう。フロントウインドウはサイドに向けて美しくカーブするバイザースタイルで、室内に明るい開放感が演出されていることを予想させる。

実際にそのコクピットを見ると、それはSF90ストラダーレでデビューした、完全なデジタル・インターフェイスによる新コンセプトを継承したもの。SF90ストラダーレで過去との決別を明確にしたフェラーリだが、その意味ではこの296GTBもフェラーリの新時代を担うモデルであることは確かだ。最新のテクノロジーを洗練さで包み込むこと。インテリアデザインで主眼に置かれたことを、フェラーリはこのように表現している。

タッチスイッチを採用したステアリングにかつてのシフトゲートを彷彿とさせるシフトスイッチデザイン。そしてエンジン停止中は、ブラック一色となり、ミニマリストの印象が強まるインストゥルメント・クラスター。しかしスタート・エンジン・スイッチが押されると、そこに表れるのはフルデジタルのインターフェイスで、あたかも新たな命をドライバーによって与えられたかのような感動的な光景を目にすることになる。

Vehicle Dynamics
さらに進化した制御システム

ホイールベースが、これまでのフェラーリV8ミッドエンジンモデルより50㎜も短縮された296GTB。かつて250GTB SWBが誕生した時と同じように、ここから期待するのはさらに俊敏にキャラクターを変化させたハンドリングだろう。別項で紹介したトレッド値を確認してみても、フロントトレッドを大きく取り、比較的細めのタイヤを組み合わせることでフロントタイヤ1輪あたりの荷重を増やし、コーナリング時のターンインをより容易にしようという狙いが感じられる。さらにそれに対するリヤアクスルの応答性やアクセルペダルの反応など、走りの楽しさを追求するための基本的な要素が徹底的に追求されている。

そのうえで採用したのが、TMA(トランジッション・マネージャー・アクチュエーター)と、自動車業界では世界初となる6ウエイ・シャシー・ダイナミック・センサー(6w-CDS)の両者。新しいABSの制御モジュールは6w-CDSセンサーと統合されており、リヤタイヤのグリップ限界をさらに高め、結果的にコーナーにターンインする時のパフォーマンスを向上させる。ステアリングホイール上のeマネッティーノには「eDrive」「Hybrid」「Performance」「Qualify」の4つのモードがあり、それぞれに最適なモーターの介入を行う。

新しいABS制御モジュールの性能は高く、200→0㎞/hの制動距離は8.8%短縮。同速度からの繰り返し制動効率も24%向上している。



296GTB Assetto Fiorano
さらなる軽量化と専用セットアップ

この296GTBでも、フェラーリが造り得た究極のパフォーマンスを体験してみたい――そのようなカスタマーのために設定されているのが、サーキット走行用に最適化されたアジャスタブル・マルチマチック・ショックアブソーバーや、フロント・バンパーに装着することでダウンフォースをさらに10kg上乗せすることが可能な、カーボンファイバー製のハイ・ダウンフォース・パーツなどを装備した、アセット・フィオラーノ・パッケージだ。

このパッケージは単にパーツ変更によるものだけではなく、ドアパネルなど標準仕様の基本構造を再設計したパーツもあるという。これらにより車重はさらに12kgが軽減される。また専用カラーで往年の250LMをインスパイアするスペシャル・リバリーのオーダーもできる。またアセット・フィオラーノ限定のオーダーとしてさらに3kgの重量を軽減するレキサン製リヤスクリーン、ミシュラン製サーキット向けタイヤも用意される。





ホイールベースはF8トリブートよりも50㎜短い2600㎜。全長4565㎜はF8トリブートよりも46㎜短く、488GTBとほぼ同等。乾燥重量は1470kgで、ハイブリッドシステムを搭載しているにもかかわらず1500kg以下に抑えられている。テールライトの間の黒い部分はリヤスポイラーで、必要に応じて斜め上方に迫り出すことでリヤのダウンフォースを100kg増加させる。

オフィシャルサイト/フェラーリ・ジャパン https://www.ferrari.com/ja-JP/

THE MID-ENGINE

Ferrari V6 Type F163

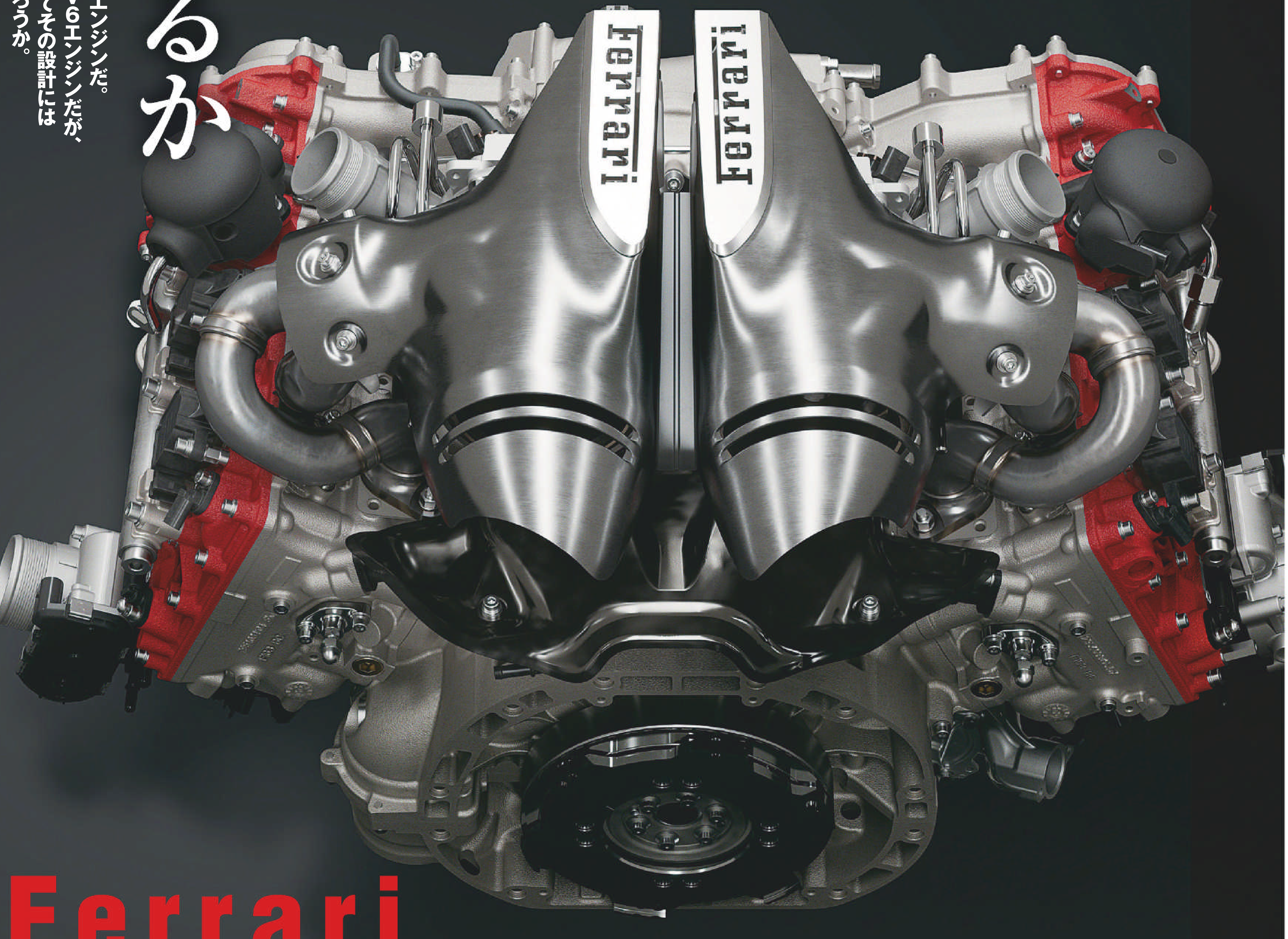
次代の主役となるか

296GTBに搭載されるのは、新開発のV6エンジンだ。フェラーリブランドでは初めての採用となるV6エンジンだが、なぜ296GTBはV6を採用したのか、そしてその設計にはどのような哲学と狙いが込められているのだろうか。

REPORT◉世良耕太（*SERA Kota*）　PHOTO◉FERRARI S.p.A.

フェラーリ296GTBの車名は、2992㏄の排気量と気筒数に由来する。ディーノのバッジをつけたモデルとしては206／246でV6エンジン搭載の先例があるがフェラーリの量産モデルとしては史上初の6気筒エンジン搭載モデルだ。だが、F1では先例がある。81年にジル・ビルヌーブとディディエ・ピローニがドライブした126CKが1・5ℓV6ターボを搭載していた。バンク角が120度な点も296GTBと同じなら、2基のターボチャージャーをVバンクの内側に収めるレイアウトも同じである。

V型エンジンは気筒数によって合理的なバンク角は決まってくる。等間隔爆発させようとした場合、V12なら60度、V10なら72度、V8なら90度を選択すると、向かい合ったシリンダーのクランクピンをオフセットさせずにクランクシャフトを成立させることができる。V6の場合はバンク角を120度にすれば、クランクピンにオフセットを設けずに等



間隔爆発にできる。ただし幅が広くなってしまう。フロントに収めようと思ってもタイヤが邪魔をする。邪魔にならないようにするためには、相当に幅広の車体にしなければならない。このようなパッケージング上の理由から、Ｖ６は90度や60度のバンク角を選択するのが一般的だ。横置き搭載なら60度、縦置きでＶ８と設計や製造設備を共用するなら90度といった具合である。

だがミッドシップならフロント搭載に比べて左右方向の制約は緩く、バンク角１２０度の選択が可能になる。１２０度Ｖ６はミッドシップレイアウトならではの特権ともいえる。

だがバンク角が１２０度になると、床との隙間が狭くなって排気レイアウトが窮屈になる。広く開いたバンクの内側に排気系をレイアウトするほうが合理的だ。重心が高くなる不都合は生じるが、それよりも得られるメリットのほうが大きいという判断だ。なにより、斬新である。Ｖバンクの内側を排気にするレイアウトは、熱い部分が谷間に位置することから「ホットＶ」と通称される。

90度Ｖ８にはＢＭＷやメルセデス・ベンツ／ＡＭＧ（と、ＡＭＧのエンジンを搭載するアストンマーティン）などにホットＶの例があるが、これらがホットＶを採用したのは、タイヤの切れ角を確保するためだ。ミッドシップのハイパフォーマンスカーがホットＶを採用する場合の最大の恩恵は空力面である。排気系が下ではなく上にあるので、床下の空気の流れを邪魔しないからだ。排気が外側だと排気系がアンダーフロアに露出するため、ハイパフォーマンスカーにとって重要な空力面で妥協を強いられることになる。そう考えると、ホットＶを採用したバンク角１２０度のＶ６エンジンは、ミッドシップスポーツにとって打って付けの形式に思えてくる。

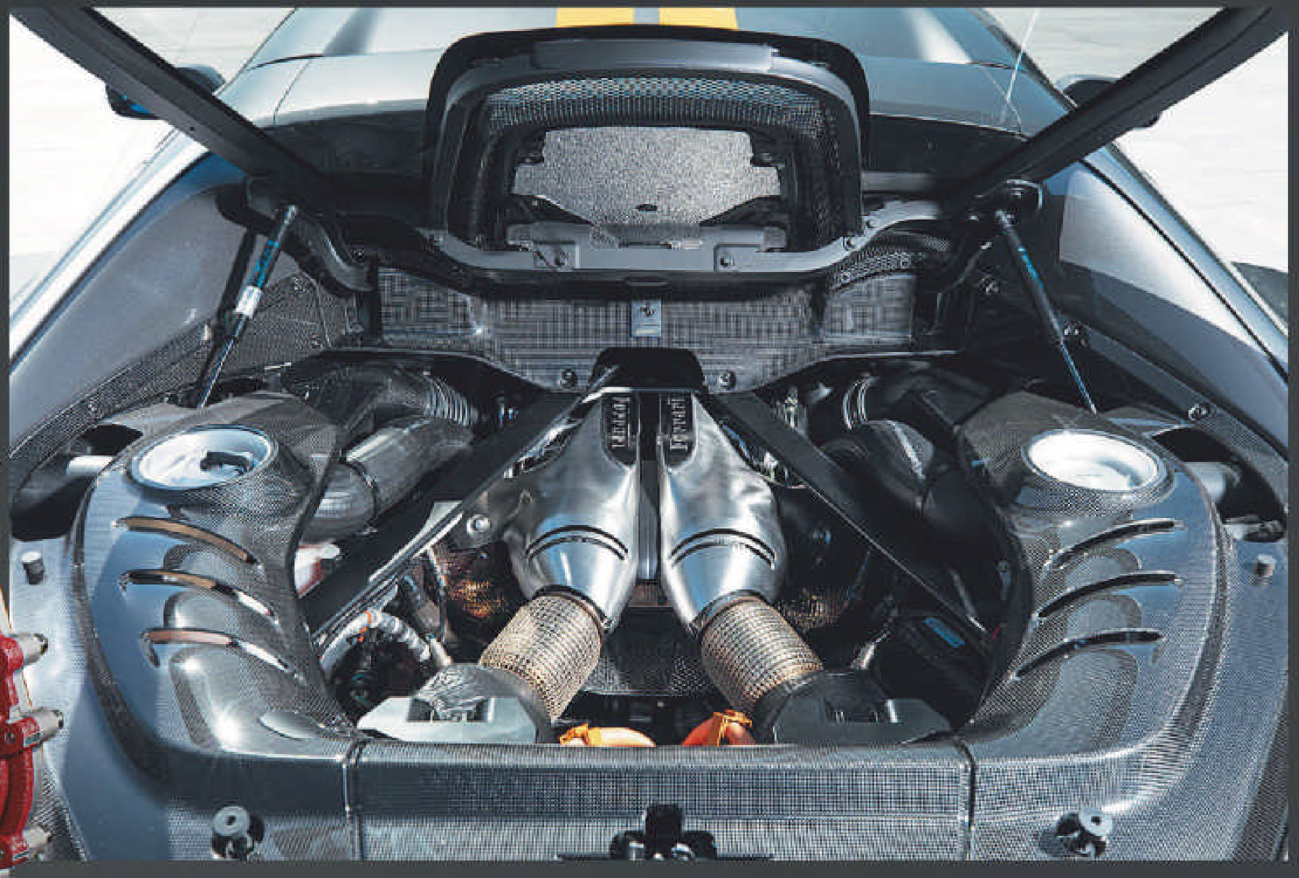
２９６ＧＴＢのＶ６エンジンは、６６３psの最高出力と７４０Nmの最大トルクを発生する。リッターあたりで換算すると、ガソリンエンジンとしては世界トップレベルの性能だ。ターボチャージャーは日本のＩＨＩ製で、シングルスクロールタイプ。コンプレッサーホイールの直径はポルトフィーノやローマ、Ｆ８系の３・９ℓＶ８ターボ比で５%、タービンホイールは11%縮小しており、回転要素のイナーシャは11%低減したとフェラーリは説明している。排気量あたりの出力／トルクを上げるとターボラグが問題になるため、応答性の確保に力を入れた様子が伝わってくる。吸気負圧式ではなく電動ウェイストゲートを採用したのも、応答性の観点からだろう。

燃料供給レールの配置から、直噴インジェクターはセンター配置なのがわかる。最大噴射圧は３５０ｂａｒで流行の最先端。タービンに排気を導くエキゾーストマニフォールドはＦ１エンジンに用いるのと同じインコネル（ニッケル系合金）製。耐熱性が高く軽量なのが特徴だが、コストの面から量産車には使いづらく、完全なレーシングスペックである。

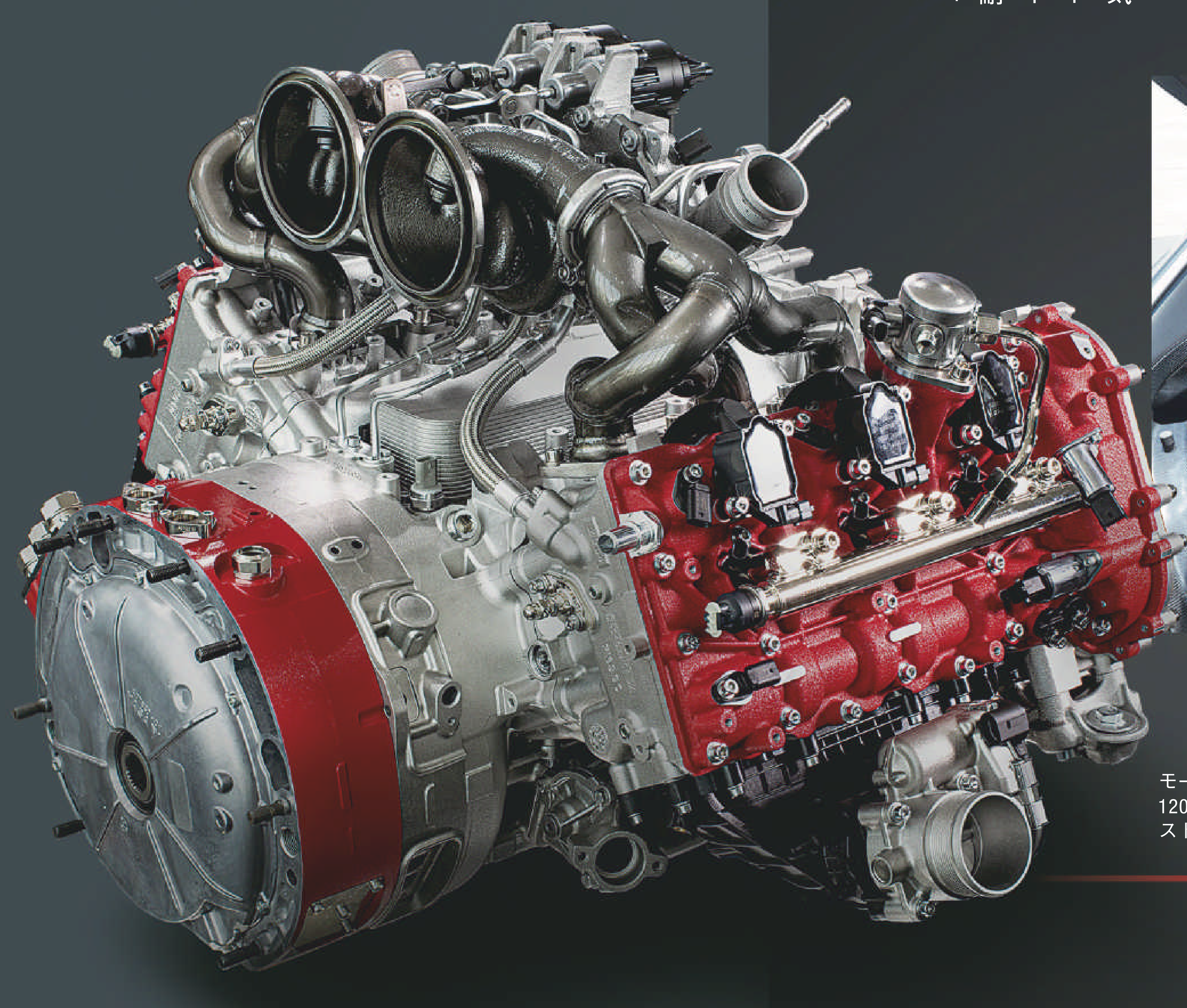
SUPECIFICATIONS

F163（for 296GTB）

- Type : **V6-120° twinturbo**
- Bore and stroke : **88×82mm**
- Displacement : **2992cc**
- Max.power : **663ps（487.6kW）／8000rpm**
- Max.torque : **740Nm（75.5kg）／6250rpm**
- Max.engine speed : **8500rpm**
- Compression ratio : **9.4 : 1**



エンジンはミッドのかなり低い場所に搭載される。当然ドライサンプだ。
モーターがあるにもかかわらずF8トリブートより10㎜短いという。



モーターを装着し、ヘッドカバーを外した状態。
120°のVバンクの間のIHI製タービンとエキゾーストマニフォールドの形状がよくわかる。



新伝説、始まる

Chevrolet Corvette

アメリカン・スポーツの最高峰、シボレー・コルベット。65年以上の歴史の中で、初めてミッドシップを採用した8代目がついに日本上陸を果たした。新たな世界へと踏み出した伝統のアメリカンスポーツは、どのような走りを見せてくれるのだろうか。

REPORT◉島下泰久（*SHIMASHITA Yasuhisa*）　PHOTO◉小林邦寿（*KOBAYASHI Kunihisa*）



待ちに待ったコルベットが遂にやってきた。通算8世代目にしてFRレイアウトに別れを告げてミッドシップスポーツカーに変身したシボレー・コルベット。従来からのファンはもちろん、これまでこのアメリカンスポーツに興味を示さなかった人にとっても、注目のモデルであることは間違いない。

個人的には昨年2月末にラスベガスで行われた国際試乗会で、その素晴らしい完成度をいち早く体感していた。それでも早くもう一度対面したいと期待に胸を膨らませていたのは、やはり走り慣れた道でじっくり評価したいという思いはもちろん、コルベット史上初の右ハンドルへの興味からのことだ。

試乗車はクーペの3LT。エントリーグレードの2LTとはパワートレインなど走りの根幹の部分は変わらず、主に内外装の装飾が異なる、言わば豪華上級仕様である。

改めて、その外観を眺めてみる。典型的なロングノーズ・ショートデッキから一転、キャビンフォワードとなったフォルムはいかにもミッドシップだが、演出過剰気味のシャープなディテール、フラットなリヤデッキ、四連のテールランプなどのおかげで、割とすんなり違和感は払拭される。

いよいよ右側のドアを開けて室内へ。シートに腰を降ろすと、ポジションは期待以上にぴたりと決まる。

THE MID-ENGINE



ミッドに縦置きされるV8は6.2ℓのNA。OHVとして重心を低く抑える。パワーは502ps、トルクは637Nmだ。

Chevrolet Corvette

ペダルはやや内側寄りだが、車幅が広くシート位置も内側に寄せられているので、身体に対するオフセットはほぼ皆無。これなら個人的には右ハンドルでオッケーだ。

インテリアは運転席と助手席が明確に分けられており、コクピット側は囲まれ感が強調されている。低いフード、そして25㎜低くなったダッシュボードに合わせてステアリングの上辺が水平にカットされたおかげで視界は開けており、少しだけ見えるフェンダーの峰も、いかにもな雰囲気で悪くない。

ただし、助手席に座ると隔絶感というか疎外感、結構強い。かつてないほどのリアルスポーツカー志向は解るが、デートカー的な部分もある程度は意識してよかったんじゃないかと思わないではない。

実用性は十分で、荷室は車体前後に備わる。もっともリヤは例によって脱着式のルーフを取り外した場合には、その置き場として占領されてしまうのだけれども。

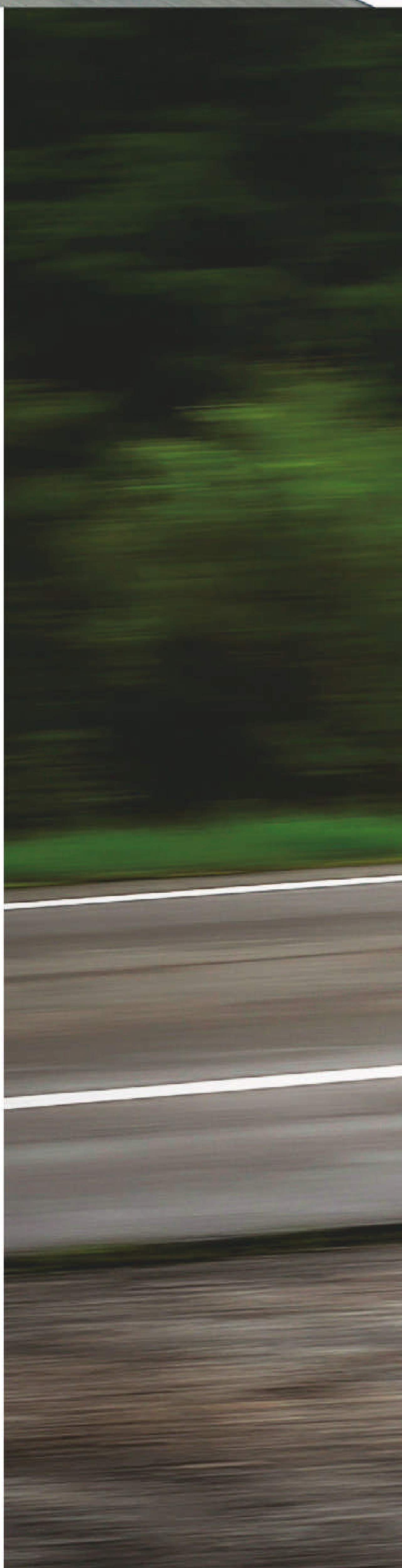
まずは一般道から高速道路へと走って行く。走行モードは、最初はツーリングでスタートだ。

いきなり結論めいたことを言うならば、その走りはまさしくコルベットだった。背後に積まれたV型8気筒6・2ℓOHV自然吸気ユニットは、低回転域からトルクがたっぷりしていて扱いやすく、余裕をもってクルマを前に進めてくれる。8速DCTの躾も見事で、スムーズでありながらダイレクト感も上々。緩加速が断続する街中でもストレスとは無





低回転からトルクたっぷりで扱いやすい 回さなくても恍惚に浸ることができる。



縁である。

100km/h走行時のエンジン回転数は、ざっと1300rpm前後。低負荷時には4気筒となる気筒休止システムも備わるが、フィーリングにはまったく影響ない。耳をすませば、マルチシリンダー自然吸気らしい澄んだサウンド。別に目一杯回さなくても、大げさではなくそれだけで恍惚に浸ることができる。

ライドコンフォートにも感心させられた。アルミニウム素材を多用し、要所にマグネシウムやCFRPも使った完全新設計のボディの剛性感の高さと、優れた前後重量配分という基本的な素性が良いのだろう。まずは、状況を問わずフラット感が非常に高い。

その上、4輪ダブルウイッシュボーン式サスペンションが、遂に樹脂製リーフスプリングに代わってコイルスプリング式とされたこともあって、ストローク感も十分。これにマグネティックセレクティブダンパー特有の適度に緩めのタッチが相まって、とてもゆったりとした、懐深い乗り味を実現しているのだ。これぞ、紛れもなくコルベットの進化系である。

もう少し引き締まっていた方が好みという方は、走行モードを〝スポ





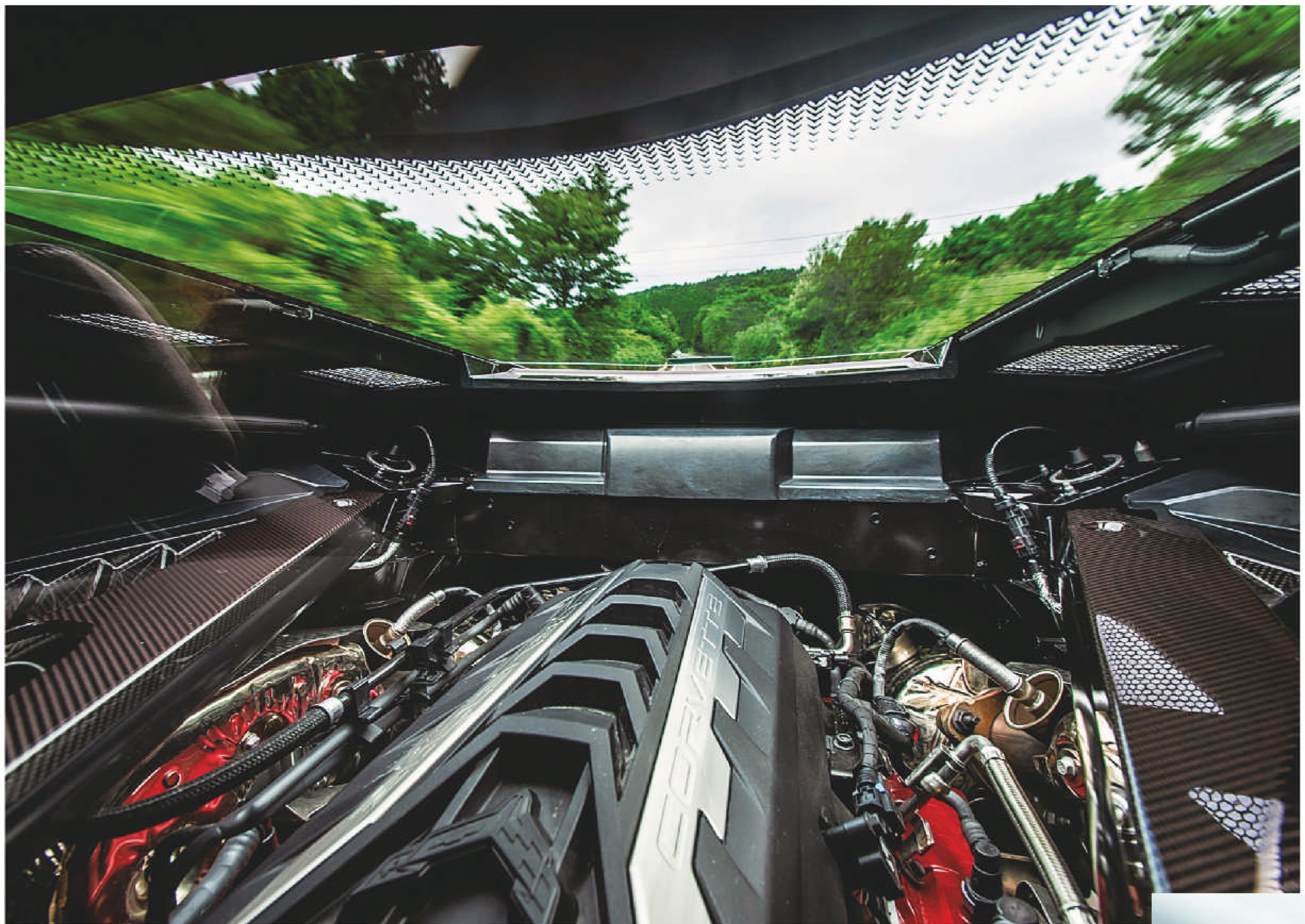
コルベットらしいマッシブなボディはエアロダイナミクスを追求したもの。ミッドシップ化に伴ってマフラー出口は両脇へと移動し、リヤパネルには熱を排出するダクトが開けられる。



外したルーフはリヤのラゲッジスペースに収納できる。3LTのルーフはカーボン製なので非常に軽い。

タイヤ&ホイールはフロント19インチ、リヤ20インチ。ブレーキはブレンボ製の4ピストンで、ローターはフロント345㎜、リヤ375㎜となる。





ーツ〟にセットするといい。これでも乗り心地は十分に許容範囲内であり、それでいて適度に引き締まった走りを楽しめる。

乗り心地が良いだけではない。このサスペンションは路面追従性が驚くほど良く、盛大なうねりを通過した際などもまるで接地感が乱されない。しかも、それが情報としてドライバーにしっかり伝わってくるから、高速巡航中であれ、あるいは今回も遭遇したウエット路面であれ、この上ない安心感をもって走ることができるのだ。

ワインディングロードでは、ステアリングホイール上のボタンを押してZモードを呼び出す。ステアリング、サスペンション、エンジン／シフト、ブレーキフィーリング、エンジン音、PTMの設定をそれぞれ任意にセットできるスポーツ走行用のモードである。



さらに深くアクセルを踏み込んでいくと、最高出力502ps、最大トルク637Nmというスペックを誇りながらも、自然吸気だけにパワー、トルクの出方はリニア。おかげで思い切って踏んで行けるし、しかもその時には回すほどに粒が揃っていく極上のV8サウンドまで伴うのだから堪らない。無論、こうして安心して踏めるのはミッドシップならではの優れた重量配分と、前述の高い接地性がもたらす絶大なトラクションのおかげでもあることは言うまでもないだろう。

それも含めて、このフットワークには唸らされるばかりだ。ステアリングは無理にシャープに演出されてはいないが、ノーズが軽いのでターンインは十分に軽快。決して鋭すぎず、荷重移動も使って意識してフロントを入れていくと丁度いい。ちなみにブレーキのタッチは3段階に切り替えられるが、一番強くすると剛性感が出てコントロールしやすかっ



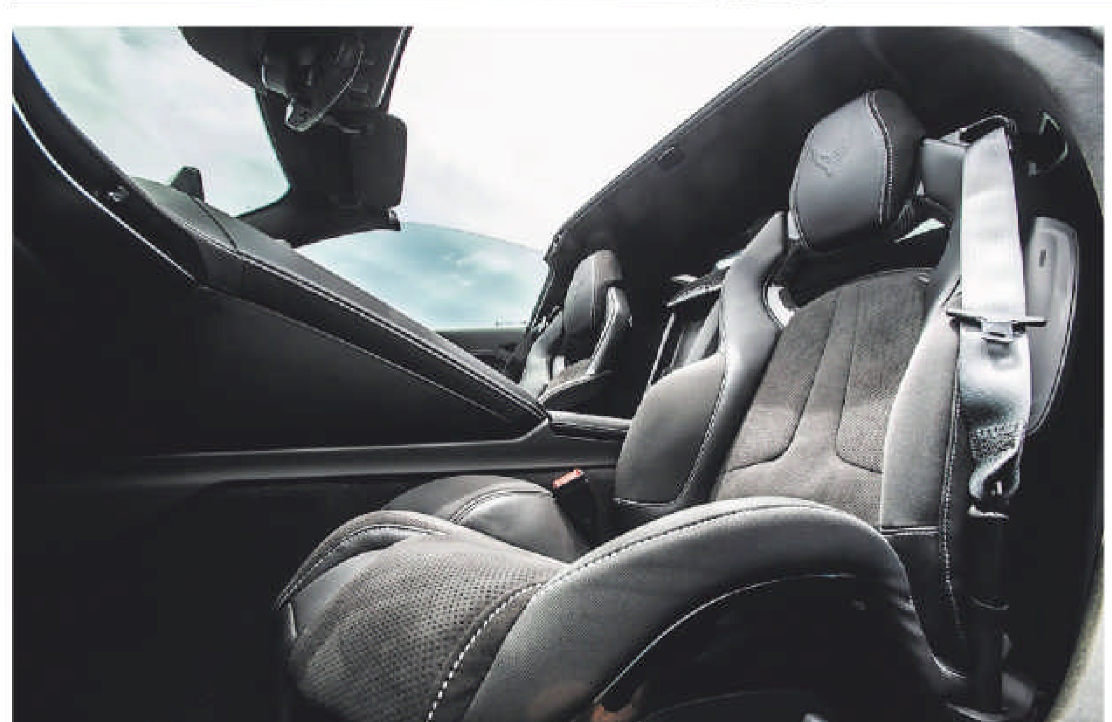


上下を平らにした変形ステアリングを装備。センターに12インチのモニターと8インチのデジタルメーターを備える。助手席との"壁"の上には空調関連のスイッチがズラリと並ぶ。新型は右ハンドルのみの設定だ。





↑メーターは走行モードに応じて表示が可変する。センターのモニターではZモードとマイモードの各設定が可能。タッチ式なので走行中でも簡単に設定を変えられる。



←3LTはコンペティションバケットシートを装備。ヒーター＆ベンチレーションとパワー調整機能も搭載。

た。

ターンインが決まれば、あとはミッドシップらしい絶妙な姿勢で旋回できる。優れているのは前後バランスだけじゃない。OHVユニットの重心の低さも効いていて、旋回中のリヤは本当にベタッと路面に貼り付いているかのようだ。

さらに追い込むと、シャシーはやはり安定方向に寄せてあって徐々に前輪が鳴き出すが、ミッドシップらしい軽快感は十分あるし、それでいて安心感も高い。しかも立ち上がりで床までアクセルを踏み込めば、グッと荷重が乗った後輪が抜群のトラクションを発揮して、一気に立ち上がることができる。これはまさにミッドシップならではの、サイコーの快感だ！

敢えて不満を探すならば、8速DCTは2速と3速のギヤ比がやや離れ過ぎかもしれない。ワインディングロードでは3速が主体となるが、相当速度が落ちないと2速へ落とせないのだ。低回転域から力があるので3速のままでもいいのかもしれないが、あくまでリズムの問題である。

とは言え、本当に良く出来たスポーツカーである。重箱の隅を突くようなことは書いたが、それでも走りに関してはほぼ満点の仕上がりだし、十分な実用性も快適性も備わる。そして何より、その走りにしろ、あるいはデザインにしろ、紛れもなくコルベットでしかないのが嬉しくさせるのだ。

走りにしろ、あるいはデザインにしろこれは紛れもなくコルベットである。

正直、今まではその雰囲気に憧れつつも自分で買う対象にはなかなかならなかったコルベットだが、新型には文句なしに魅了された。きっと今後は、そうやって多くの新しいユーザーを虜にしていくに違いないし、一方で往年のファンも結局は納得することになるはずだ。そのためには、左ハンドルも用意してくれれば尚良いだろう。

とにかく言えるのは、また1台、素晴らしいスポーツカーが現れたということ。今はもう、これを歓びたい気持ちでいっぱいなのだ。

Chevrolet Corvette

SPECIFICATIONS シボレー・コルベット3LT

■ボディサイズ:全長4630×全幅1940×全高1220㎜　ホイールベース:2725㎜　■車両重量:1670kg　■エンジン:V型8気筒OHV　排気量:6153cc　最高出力:369kW(502ps)／6450rpm　最大トルク:637Nm(65.0kgm)／5150rpm　■トランスミッション:8速DCT　■駆動方式:RWD　■サスペンション形式:Ⓕ&Ⓡダブルウイッシュボーン　■ブレーキ:Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ:Ⓕ245/35ZR19 Ⓡ305/30ZR20　■車両本体価格:1400万円



問い合わせ／GMジャパン・カスタマーセンター ☎0120-711-276 https://www.chevroletjapan.com/



THE MID-ENGINE

不思議と縁がなく試乗のチャンスのなかったF8トリブートだが、その初試乗が岡山国際サーキットだったのはラッキーだった。理由はここで488GTB（以下、GTB）、488ピスタ（以下、ピスタ）のターボ車2台を全開で走らせた経験があり、その印象を明確に記憶しているからだ。今回はその記憶をたどりながらF8トリブート（以下、F8）をレポートする。

ピットに佇むF8に乗りこみエンジンをスタートさせると、そのサウンドの迫力に驚かされた。「これノーマル？」と思わず尋ねるほどのボリュームだ。コースで全開にすると、このエンジンサウンドが素晴らしく、ターボになってもNA時代のサウンドを思い出させる。走らせていて最高に気持ち良い。迫力もあるし、高揚感も与えてくれるサウンドである。ターボでもやはりフェラーリ。面目躍如といった感じだ。

エンジンはサウンドだけでなく性能も素晴らしい。スペックはピスタと同等だが、より洗練された印象を受ける。低回転からトルクの出方やピックアップがよく、ターボラグをまったく感じない。他のスーパースポーツに搭載されるターボエンジンとは異なるレベルに到達している。8000rpmまで一気に、恐ろしくスムーズにパワフルに吹け上がる。過去にV10エンジンを搭載する2003年型のフェラーリF1に乗った経験があるが、その時の強烈なエンジンを思い出させてくれた。どの回転域からでもアクセルワ



途切れぬ咆哮

Ferrari F8 Tributo on track

**296GTBをはじめとして、徐々にしかし着実に電動化が進むフェラーリ。
その最後の純内燃機関V8ミッドシップとも言われるF8トリブート、
田中哲也がその真価を岡山国際サーキットで見定める。**

REPORT◉田中哲也（*TANAKA Tetsuya*）　PHOTO◉平野　陽（*HIRANO Akio*）



ークに反応し、レブリミットに当たるまで一瞬の濁りもなくフルパワーを発揮する。

　マシンバランスや乗り心地は、安定感とアジリティがGTBと比較して格段に上がっており、ピスタとも明確にその差を感じられた。コーナーの進入では操舵時の反応が鋭くなり、ダイレクト感やリニアリティが格段に上がっている。そこからステアリングを切り込んでいくと、操作に対して反応が遅れることなくイメージどおりのラインをトレースできる。コーナーのエイペックス付近、舵角がもっとも大きくなった状態で、切り始めからのフロントタイヤのグリップやステアリングインフォメーションが曖昧にならない。その後の挙動を読むことが容易で、安心感がある。

　もうひとつステアリングで気に入ったのは操舵時の手応えである。ステアリングアシストを強めるとインフォメーションが希薄になりがちだが、比較的軽い操舵フィールの中でタイヤの状況を的確に伝えてくれる。

THE MID-ENGINE

Ferrari F8 Tributo on track

驚異的な進化を遂げた電子制御——、ロードカー史上最高レベルだと言える。

ステアリングフィールを重視する開発センスと、それを実現する技術レベルが素晴らしい。ステアリングはできるだけ軽い状態でインフォメーションが優れているのが理想だと私は思っている。

最高レベルの制御

　そして、このF8のハイライトが、コーナーのエイペックスからの立ち上がりでアクセルを踏みこむ際の挙動である。マネッティーノをレースあるいはESCオフでテストしたが、オフでもリヤのグリップやトラクションが素晴らしく、F8が制御ありきでセッティングされたマシンではないことが証明された。

　レースモードでは、制御が強烈に進化していると体感した。このレベルの高出力マシンをドライブする場合、もっとも緊張するのはコーナー出口でパワーをかけていく時にどのような挙動が起きるのかである。急にリヤがスライドしてスピン状態にならないか？　私自身一番心拍数が上がる瞬間だ。

　コース終盤のダブルヘアピンでアクセルを踏みこんで挙動を試すと、今までに体験したことのない動きになった。リヤが適度にスライドを開始したと感じた瞬間に制御が素早く、そしてごくわずかに介入した後、そ



↑ドライビングに集中するための洗練されたコクピット。ステアリングのマネッティーノでレースを選択すれば驚くほどの精度でトラクションを制御してくれる。

↓今回のテスト車は承認タイヤのピレリPゼロを装着していた。快適な市街地走行からサーキットでの全開走行までこなすマルチな才能を持つ。





↑488ピスタで採用されたフロントノーズのSダクト。F1からもたらされた技術はフロントのダウンフォースを高めてくれる。





の流れるか流れないかギリギリの状態を、アクセルが全開になるところまで違和感なく継続したのである。

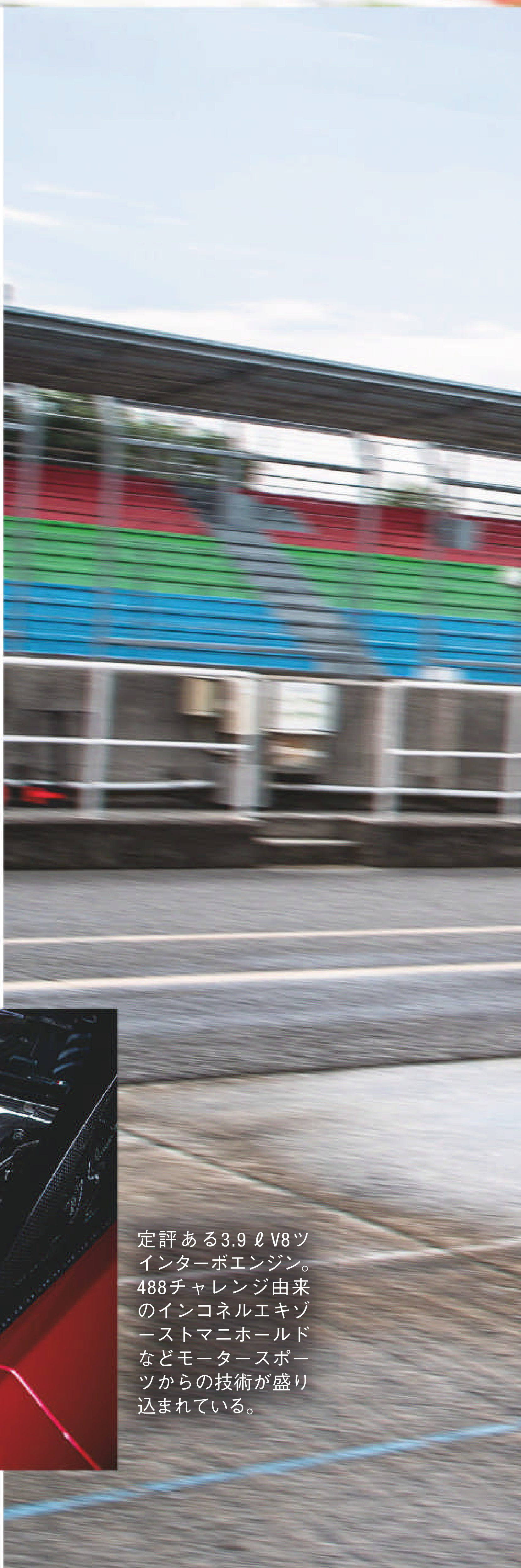
　サイドスリップコントロール（SSC）は、このF8で6・1に進化したが、リヤの挙動を制御するだけでなく実に綺麗に曲げてくれる。その「曲げる」領域のコントロールが新鮮だ。自分は制御なしであれほど長くマシンをギリギリのところで、なおかつスムーズに走らせられるだろうか？　確信できないほど上手にマシン側がコントロールしてくれる。この進化した制御は、体験したことのあるロードカーの中でも最高レベルで、F1やフェラーリチャレンジの技術がフィードバックされているのは間違いない。

　もちろん、エアロダイナミクスでも大いなる進化を感じた。前後ともにダウンフォースが増え、グリップレベルが増している。特に3速ギヤを使うスピードレンジ以上では明確にダウンフォースを体感できた。

　このクルマが成し遂げた素晴らしい点で、もうひとつ忘れてはならないのが軽量化だ。ほとんどのクルマがフルモデルチェンジで性能は向上するが、多くの場合、重さをデメリットとして払拭できないと感じる。サーキットにおけるラップタイムは明らかに速くなるが、残念ながら軽快さや楽しさが重さによってスポイルされてしまう。しかしF8は逆に「軽くなってリヤの重心が下がった」と感じさせてくれる。速さと楽しさが明確に向上していると体感させてくれる。

　極まったシャシー制御とエアロダイナミクス、一層パワフルになり洗練されたエンジンはもちろん魅力だ。だが、それ以上に、このF8というクルマが、楽しさやコーナリングの速さが重要な価値となるスポーツカーにとって、もっとも大切な軽快さも実現したことが重要だ。







定評ある3.9ℓV8ツインターボエンジン。488チャレンジ由来のインコネルエキゾーストマニホールドなどモータースポーツからの技術が盛り込まれている。

SPECIFICATIONS フェラーリF8トリブート

■ボディサイズ：全長4611×全幅1979×全高1206㎜　ホイールベース：2650㎜　■乾燥重量：1330kg　■エンジン：V型8気筒DOHCツインターボ　圧縮比：9.6　総排気量：3902cc　最高出力：530kW（720ps）／7000rpm　最大トルク：770Nm（78.5kgm）／3250rpm　■トランスミッション：7速DCT　■駆動方式：RWD　■サスペンション形式：Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク　■ブレーキ：Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ（リム幅）：Ⓕ245/35ZR20（9.0J）Ⓡ305/30ZR20（11.0J）　■パフォーマンス　最高速度：340km/h　0→100km/h加速：2.9秒　■環境性能（WLTP）　CO_2排出量：296g/km　燃料消費量：13.0ℓ/100km　■車両本体価格：3328万円

オフィシャルサイト／フェラーリ・ジャパン　https://www.ferrari.com/ja-jp





正気の中の狂気

Ferrari SF90 Stradale

スーパースポーツカーの世界にも電動化の流れが押し寄せてきている。フェラーリが2019年に発表したSF90ストラダーレはV8と3モーターを組み合わせ、1000psを達成したスーパーマシンである。ついに日本に上陸した新時代フェラーリを試す。

REPORT◉田中哲也（*TANAKA Tetsuya*）　PHOTO◉平野　陽（*HIRANO Akio*）

試乗コースは東京・六本木ヒルズをスタートして箱根までを往復、というものだった。もちろん一般道での試乗なのだが、ボクは非常に緊張感に満ちていた。その理由は当然、1000psを超える超強力なパワーユニットが搭載されたマシンだからだ。

フェラーリの最新鋭、SF90ストラダーレ（以下SF90）は780psを発揮する4ℓのV8ツインターボエンジンをミッドに搭載し、さらにエンジンと8速DCTの間に1基、フロントに2基、トータル220psのモーターが加わる。最大約25kmのEV走行を可能とし、フロントは左右独立したモーターによるトルクベクタリングも行うという、フェラーリとしてまったく新しいチャレンジとなる1台なのである。しかも価格は5340万円、試乗車両はさらにプラス631万4000円というアセットフィオラーノ仕様である。パワーも価格も最高峰で、緊張するなという方が無理だ。

操作系も従来とはかなり異なっており、最初にコクピットドリルを受けたが、一発で覚えるのはなかなか難しい。それでもポジションを合わせ、まずは東京の街中を「ハイブリッド」モードで走ってみた。

すると驚くほど自然な走り味に感嘆する。アクセルの動きに対するモーターのレスポンスもとてもスムーズで、違和感はまったくない。首都高速道路に乗るまでの約15分間では

結局エンジンがかかることがなく、モーターだけで走り切ってしまった。ハイブリッドモードとはいえパワー的に必要がなければ極力エンジンは使わない設定のようだ。

eマネッティーノは「エレクトリック」、「ハイブリッド」、「パフォーマンス」、「クオリファイ」の4モードが選択できる。「エレクトリック」はフロントモーターによるEV走行モード、デフォルトの「ハイブリッド」はエンジンがオンデマンドでアシストする。つまりEV走行のSF90はフェラーリ初のFFなのだ。「パフォーマンス」はエンジンが常に稼働し、バッテリーの充電レベルを最大化する。そして「クオリファイ」はエンジンと3基のモーターが最大性能を発揮する。今回は一般道なので「クオリファイ」の使用禁止を言い渡されていた。なので高速道路に乗ったところで「パフォーマンス」を選択してみる。だが法定速度レベルの走行では8速DCTもすぐにシフトアップし、低い回転でのクルージングとなる。街中での走りもそうだったが、SF90はかなり大人のクルマという印象である。

運転にやや慣れてくると、ステアリング周りに多くのスイッチが集約されていることのメリットを実感する。運転に必要な操作のほとんどをここで行うことができるので、前方の視線を逸らすことなく運転に集中しながら操作を行えるのだ。それはフェラーリのドライバーがレースをしながらステアリングのスイッチを操作しているF1のオンボードカメラの映像を思い出させてくれる。

前方が空いたところでやや強めにアクセルを開けてみると、SF90は大人から野獣に変貌した。エンジンとモーターが連動し、アクセル操作に対して素晴らしいレスポンスで強烈なパワーとトルクを発揮する。ア



試乗車両はアセットフィオラーノを装着しており、多くのパーツがカーボン製となり、ボディにホワイトのストライプが入る。

SPECIFICATIONS フェラーリSF90ストラダーレ

■ボディサイズ：全長4710×全幅1972×全高1186㎜　ホイールベース：2650㎜　■乾燥重量：1570kg　■エンジン：V型8気筒DOHCツインターボ　排気量：3990cc　最高出力：233kW(780ps)／7500rpm　最大トルク：800Nm(40.8kgm)／6000rpm　■モーター：最高出力：162kW(220ps)　■トランスミッション：8速DCT　■駆動方式：RWD　■サスペンション形式：Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク　■ブレーキ：Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック)　■タイヤサイズ(リム幅)：Ⓕ255/35ZR20(9.5J) Ⓡ315/30ZR20(11.5J)　■パフォーマンス　最高速度：340km/h　0→100km/h加速：2.5秒　■車両本体価格：5340万円



→驚くほど低い位置に搭載されるV8ツインターボは488ピスタと同じ名機F154。後退はモーターで行うので8速DCTにリバースギヤはない。



スクエア形状のテールライトが印象的。ディフューザーの形状を阻害しないよう、マフラーは上に配置される。

↓アセットフィオラーノはカーボンリム&スポークのホイールを装備。ブレーキ車はもちろんカーボンコンポジットだ。試乗車のタイヤはミシュラン・パイロットスポーツカップ2。





↑ルーバーの空いたリヤスクリーンはレキサン製。リヤウイングはハイスピードやブレーキング時に中央部が後端を軸にして下がる。これによりダウンフォースは80kg増大する。

クセル操作に対する遅れはゼロで、瞬間に強烈な加速に移る。とにかく反応とトルク&パワーの出方が強烈に刺激的である。また加速をしていく最後の1000rpmくらいで、もう一段強烈な加速が待っているのだ。正直、今まで様々なハイパワーなマシンに乗った経験があり、多少のことでは驚かない自信があったのだが、このパワーユニットはそれをはるかに上回る異次元なものであった。

箱根のワインディングを走ってみると、ステアリングレスポンスの素早さとリニアさは感動するほど。この楽しさと安心感を生み出しているのがモーターによるトルクベクタリングの4輪駆動システムだ。もしもこれがリヤ駆動なら、あまりのハイパワーにボクでもまともにコントロールできないであろうが、SF90は特にフロントがしっかり上手に左右トルクを制御して完璧にトラクションやグリップをコントロールしてくれる。もちろんハイパワーによるスリップも発生するのだが、それでも怖さはなく安心感があった。4輪の制御コントロールが現代のトップレベルであるからこそ実現できている走りだ。さらに従来に対して曲げ剛

反応の速さやダイレクト感は フォーミュラマシンを思い起こさせる。

性を20%、捻り剛性を40%高めたというボディ剛性の高さや、重心の低さ、また優れたエアロダイナミクスも影響しているのだろう。また好印象だったのがブレーキで、回生ブレーキ特有の違和感がまるでなく、普通のブレーキであるかのような自然なフィールだった。

普段のSF90は上品な大人のスポーツカー。そしてドライバーがその気になればいつでも「狂気」を見せてくれるのだが、それを「正気」に感じさせるところが凄い。この反応の速さやダイレクト感は、私が昔すべての情熱をかけていたフォーミュラマシンを思い起こさせる。

今回は全開試乗ではないので、このマシンが本来持つ深い部分まで確認することは出来ないが、それを差し引いてもこのクルマの潜在的パフォーマンスの高さは十分理解することが出来た。

流石はフェラーリがF1の名前を与えたマシンだ。



↑タッチパッドとタッチスイッチを採用したステアリングにより、ほとんどの操作がステアリング上で可能。ヘッドアップディスプレイも装備される。



↑エレクトリックモード時のメーター表示。エンジンとモーターの作動状況もグラフィックに表示される。







16インチの曲面ディスプレイメーターは様々な表示パターンが選択できる。パッセンジャーティスプレイも装備。



アセットフィオラーノはカーボンフレームの軽量バケットシートを装備。上下調節のみ電動だ。シート背後に小物を置くスペースがある。



Ferrari SF90 Stradale

オフィシャルサイト／フェラーリ・ジャパン https://www.ferrari.com/ja-JP



Lotus Emira

THE MID-ENGINE

重要なマイルストーン

エリーゼの後継モデルとなるミッドシップスポーツ、エミーラがついにデビューした。ロータス最後の純内燃機関車となるエミーラはブランドの大きな節目となるモデルだ。搭載されるエンジンは従来のトヨタ製3.5ℓV6スーパーチャージャーのほか、2022年夏以降には新たにAMG製2ℓターボを積む注目すべきモデルが登場する。

REPORT◉石川亮平（*ISHIKAWA Ryohei*）　PHOTO◉Lotus Cars

去る7月6日、ロータスの聖地であるヘセルのテストトラックを舞台に、新型ミッドシップスポーツカー「エミーラ」が披露された。言うまでもなくエミーラは、2021年内に生産終了となるエリーゼの後継モデルである。1995年の登場以来25年もの間、ロータスを象徴するミッドシップスポーツとして人々を魅了してきたエリーゼだけに、その後継モデルの発表には世界中の自動車メディアやエンスージアストが注目していたに違いない。

ご存知の方も多いと思うが、ロータスは2018年に「Vision80」という2028年の創業80周年へ向けたプランを発表している。その計画の一環として、ロータスはヘセルにある本社施設に1億ポンド（約155億円）の大規模な投資を行い、Type131と名付けられた4つのモデルを生産していくという。今回発表されたエミーラは、その4モデルの中のひとつであり、完全B



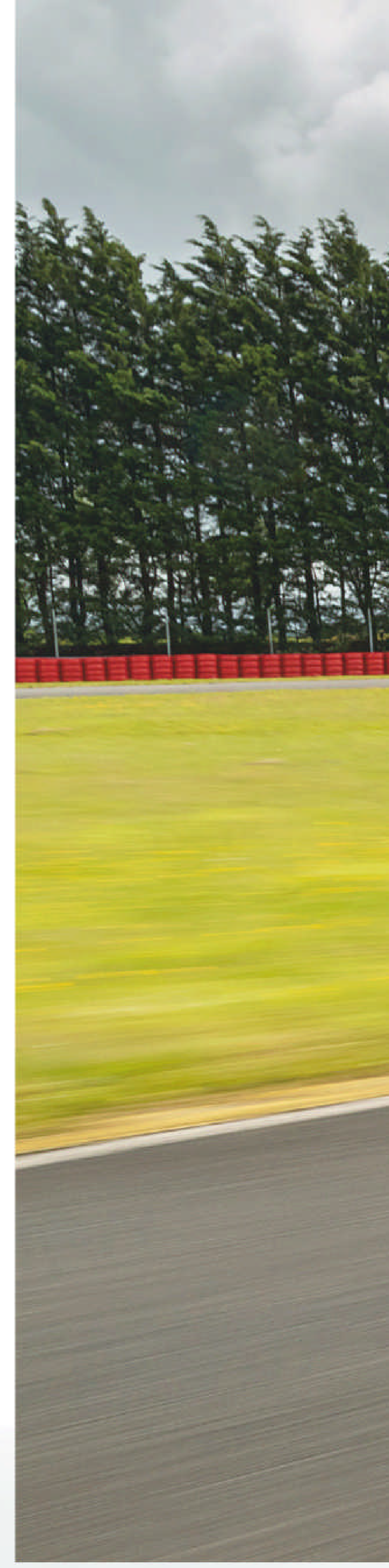
↑7月6日の発表から僅か48時間後にグッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードでヒルクライムのアタックに参加した。



←発表会には元F1世界チャンピオンのジェンソン・バトンが特別ゲストとして登場した。



視認性に優れる10.25インチのタッチスクリーンや12.3インチTFTドライバーディスプレイを採用。スマホ収納スロットを間に備えた2つのカップホルダーが用意される。



EV専業メーカーを目指すロータスにとって最後の内燃機ミッドシップスポーツとなる。では新生ロータスのマイルストーンとも言えるエミーラの概要を見ていこう。

エミーラは新たに開発された軽量の接着アルミニウムシャシーである「スポーツカー・アーキテクチャー」を採用する。ボディサイズは全長4412㎜、全幅1895㎜、全高1225㎜となり、エリーゼというよりはエヴォーラに近いボディサイズとなった。ロータスファンにとって最も気になるであろう車重だが、残念ながら1tを切ることはなく1405kgの目標車重がアナウンスされている。拡大されたボディサイズや車重から見るに、エミーラはエリーゼの後継というよりは、快適性と質感を向上させた新世代のロータス・ミッドシップスポーツカーと定義したほうが良さそうだ。

注目のエクステリアデザインはハイパーカー、エヴァイヤの意匠を色濃く受け継いでいる。エッジが立ったシャープなボンネット、リヤに向かって引き締まっていく特徴的なライン、まるで鋭利な刃物でえぐられたかのようなドアのシェイプなど、エヴァイヤのデザインや磨き上げたエアロダイナミクス性能が惜しみなくエミーラに投入されている。

インテリアに目を向けると、コアなロータスファンはさらなる衝撃を受けるだろう。カップホルダーやスマホスロット、小物トレイなどの収納が増えたのは序の口、なんと10・25インチタッチスクリーン&12・3インチドライバーディスプレイを採用したインフォテインメントシステムに始まり、KEFの10チャンネルプレミアムサラウンドシステム、ADASまでもが採用されている。荷物の収納も従来のロータスモデルとは異なり、シート背後に208ℓ、エンジン後部にゴルフクラブのセットが入る151ℓの収納スペースが用意される。もちろんシートは電動調整式だ。

その軽さがもたらす脳内物質が溢れ出すほどの気持ちの良い走りと引き換えに、快適性や最新安全装備などと無縁だったエリーゼ。一方、エミーラは実用性と快適性を飛躍的に向上させ、従来のロータスという概念からパラダイムシフトさせるほどのインパクトを持って登場した。これは日常使いできる、最新テクノロジーの詰まったミッドシップスポーツなのである。

気になるパワートレインだが、まずはエヴォーラとエキシージに搭載されているトヨタ製の3・5ℓV6スーパーチャージャーが設定される。このユニットに組み合わせられるのはMTとATだ。その後2022年夏以降、ロータスにとって初のAMG製2ℓターボ「i-4」を搭載したDCTモデルが登場する。最高出力は365〜405psを予定しているという。エミーラの購入を考えているなら本命はこちらだろう。

エミーラのデリバリーは来年の春からスタートし、日本には来春以降上陸する模様だ。ロータス渾身の一作、今から試乗が楽しみである。



本命となるのは2022年夏以降にラインナップに加わるAMG製2ℓターボ「i4」を搭載したDCTモデルだろう。



SPECIFICATIONS ロータス・エミーラ

■ボディサイズ：全長4412×全幅1895×全高1225㎜　ホイールベース：2575㎜　■車両重量：1405kg（目標値）　■エンジン：直列4気筒DOHCターボ／V型6気筒DOHCスーパーチャージャー　総排気量：2ℓ／3.5ℓ　最高出力：365〜405ps　最大トルク：430Nm（43.8kgm）　■駆動方式：RWD　■パフォーマンス　0→100km/h加速：4.5秒以下　最高速度：290km/h

問い合わせ／ロータスコール　0120-371-222　http://www.lotus-cars.jp



Porsche
718 Cayman T
Alpine **A110S**

THE MID-ENGINE
1000万円以下の幸福

運動性能に優れるミッドシップは、何もスーパースポーツカーのためだけのものではない。500psオーバーのパワーがなくても、小型・軽量のボディでミッドシップなら、驚くほど楽しいクルマが生まれる。その1台は、間違いなく人生を幸せにしてくれるはずだ。

REPORT◉大谷達也（*OTANI Tatsuya*）　PHOTO◉田村 弥（*TAMURA Wataru*）

Lotus
Elise Sport220Ⅱ



いまさらGENROQ読者にミッドシップのことなど釈迦に説法だろうが、その最大のメリットはヨーモーメントの減少とトラクション性能の向上にあるといっていい。この3台も、こうした特徴をしっかりと備えているが、ブランドの特性やモデルの立ち位置に応じて、実際に操った際の感触や世界観は大きく異なっている。ここでは、3台の個性にフォーカスを当てつつ、ミッドシップスポーツの奥深い世界を俯瞰してみることにしたい。

最初に紹介するアルピーヌA110Sは、私が愛して止まないA110のハイパフォーマンスバージョン。基本的な構成は共通だが、A110SはA110に対してエンジンを40psパワーアップしているほか、シャシースポールと呼ばれるよりソリッドなサスペンションを採用する点に大きな違いがある。このため、A110の走りを語るうえで欠かせない足まわりのしなやかさ（優れたロードホールディングを確保するうえでも快適な乗り心地を実現するうえでも極めて重要な役割を果たしている）はいくぶん失われてしまったが、これを除くA110の魅力は健在で、私の「欲しいスポーツカー・ランキング」の上位に食い込んでいる。価格は864万円。

とりわけ印象的なのが1110kgの車重が生み出す軽快感で、停止状態から動き出す瞬間の軽々とした身のこなしからも、このクルマの圧倒

ヒラリヒラリとしたA110Sに対しケイマンはずっしり落ち着いた挙動だ。



Porsche
718 Cayman T



ポルシェのピュアスポーツマシン、718ケイマン。6気筒搭載モデルもあるが、4気筒はカジュアルな楽しさが魅力だ。Tはベーシックな300psのエンジンにスポーツシャシーや20インチのカレラSホイールを組み合わせたモデル。エンジンはまったく見えないが、その分荷物搭載スペースは多い。Tはツーリングを表す伝統の名称だ。





的な軽量設計が窺い知れる。しかも、これは感覚的な話だけではなく、パワーウエイトレシオが３台のなかで最も小さい３・８kg／psであることも特筆すべきだろう。
　Ａ１１０Ｓはただ軽量なだけでなく、重量物を車体の中心に近づけることで得られるヨーモーメントの小ささでもライバルを凌いでいるように思う。このため、ステアリングを切り込んだ瞬間のレスポンスが極めてシャープなうえ、たとえば限界的なコーナリング中に修正を行った際にも的確に反応してくれる。
　こうしたＡ１１０Ｓの特性を助長しているのがミシュラン・パイロットスポーツ４で、タイヤがスライドする直前の感触を早めにドライバーに伝えてくれるため、たとえテールが流れ始めても適切なタイミングで修正するのは容易。ワインディングロードを攻める際、これがこのうえなく頼もしい武器となることはいうまでもない。



Lotus Elise Sport220Ⅱ





アルミ製バスタブシャシーのミッドに直列4気筒を横置き搭載したエリーゼは現代のクルマの中では最もライトウエイトスポーツの基本に忠実な1台。1tを切る軽量ボディとクイックなステアリングで、僅か220psのエンジンの組み合わせでも操る楽しさを満喫できる。すでに生産は終了しているが、名車として語り継がれるのは確実だ。



　もう１台のポルシェ７１８ケイマンＴは、ベーシックグレードの７１８ケイマンに走りのパフォーマンスを高める数々の装備を盛り込んだモデルで、たとえば20インチホイール＆タイヤ、トルクベクタリング＋機械式ディファレンシャルロック、ＰＡＳＭスポーツシャシー、スポーツクロノパッケージ、ＧＴスポーツステアリングホイールなどが標準装備される。価格はケイマンを１７０万円ほど上回る８９７万２０００円。
　走り始めて驚いたのは、水平対向４気筒ターボの豹変振りで、初期型７１８の「プロロロロ……」というサウンドとは似ても似つかない、もっとメカニカルでシャープな印象のエキゾーストノートを響かせるようになった。しかも、エンジン回転数と力強さが絶妙にシンクロしたトルク特性はまるで自然吸気エンジンのよう。これならフラット４を選んでも後悔しなくて済みそうだ。
　シャシーの基本特性はミッドシップらしいもので、ハンドリングは軽快でトラクション性能も良好。ただし、Ａ１１０Ｓと比べると、同じミッドシップでもずいぶんとキャラクターが異なっていることに気づく。
　たとえば操舵時の反応でいえば、



Alpine A110S

ヒラリヒラリとした感覚が味わえるA110Sとは異なり、ずっしりとして落ち着いた挙動を示す。例えて言えば、ホイールベースが際立って長いとか、フロントに重量物を積んでいるような安定感で、おかげで多少の外乱が加わっても矢のように突き進む直進性のよさを味わえる。

　タイヤの感触も、グリップ限界を早めに知らせてくれるパイロットスポーツ4とは対照的で、ケイマンTが履くピレリPゼロは滑り始める直前までしっかりと路面を捉える一方で、その後はすっとグリップが失われるような感触がある。だから、グリップ走行をしている範囲でいえばケイマンTのほうが安心感は強いが、タイヤが滑るかどうかの綱渡り的ドライビングにチャレンジするなら、A110Sのほうがより自信を持って操れるような気がする。

　乗り心地は3台中、ケイマンTがもっとも快適。ただし、軽やかにホイールがストロークするA110Sとは異なる、強力なダンピングが利いたいかにもドッシリとした乗り味だ。ハーシュネスの遮断が巧みで不快な感じがしないほか、不整路におけるボディの揺れが少なく、ロードホールディングが良好なこともケイマンTの美点である。

　つまり、ワインディングロードをそこそこのペースで走るならケイマンTとA110Sの間に決定的な差は見出せないが、限界付近のスリリングなドライビングを楽しみたいならA110Sがオススメ。一方のケイマンTはコーナリングもさることながら、優れた直進性や快適性の高さが活きる高速クルージングをより得意としているように思う。

　残るロータス・エリーゼ・スポーツ220Ⅱは、この2台とは大きく異なる喜びを生み出すために生まれたスポーツカーといえる。





新生アルピーヌから登場したA110は、往年の同名モデルを蘇らせた1台。しかしリヤエンジンからミッドシップとなるなど、デザイン以外は現代の最新スポーツカーとして作り込まれている。Sは通常モデルより40psアップの292psのエンジンとスポーツシャシー、スポーツシートなどを採用しており、0→100km/h加速は4.4秒を達成する。



　はじめに断っておくと、これまで登場したエリーゼのなかでも、このスポーツ220Ⅱはとりわけバランスがいいと思う。ハンドリングは扱い易く、エンジンはレスポンスが良好なうえに柔軟で、乗り心地だって決して悪くない。ただし、それらはエリーゼにとって付加価値も同然。それよりも、ドライバーにダイレクトな感触を伝えることこそ、エリーゼというスポーツカーが持って生まれた使命であるような気がする。

　たとえばシートのクッションはロードカーとして極限的な薄さ。しかも、モノコックへの取り付け剛性が恐ろしく高く、おかげで路面からのインフォメーションは細大漏らさずドライバーに伝えられる。それはステアリングも同様で、アスファルトの目の粗さがわずかに変化しただけでもドライバーはその事実を感じ取れるはずだ。

　では、そうした豊潤なインフォメーションを生かした限界的なコーナリングをエリーゼが得意としているかといえば、必ずしもそうとは限らないような気がする。というのも、

ハードコーナリング時にはリヤサスペンションが踏ん張りながらロールするというよりも軽く浮き上がるように感じられ、このため全幅の信頼を抱いてグリップ限界まで攻める気持ちになかなかなれないのだ。

これはあくまでも個人的な見解だが、相対的に短いホイールベースや狭いトレッドがピーキーなコーナリング特性を連想させることも、私を怖じ気づかせる一因となっている。

同じミッドシップでも、それぞれの感触や世界観は大きく異なっている。

もっとも、エリーゼはタイヤが滑るようなハードコーナリングを試さなくても、前述したようにダイレクトな感覚を味わえるために十分に刺激的だ。金属と金属が接する感触を味わいながら操作するシフトレバーなど、その典型といっていい。したがって、必ずしもタイヤの性能をギリギリまで使わなくとも、クルマが発する官能性を全身で味わいながらワインディングロードを駆け抜けるところに、エリーゼの魅力は存在しているように思う。

なお、682万円の価格は3台中最安値だが、生産終了のためすでに入手が困難になっている模様だ。

ワインディングロードでヒリヒリとするような限界的コーナリングを味わうのに最適なA110S、ワインディングロードに加え高速クルージングも得意なケイマンT、そして限界的コーナリングの一歩手前でもスポーツカーを操る官能性が満喫できるエリーゼ。同じ基本レイアウトでこれだけ異なるキャラクターを生み出せる点こそ、ミッドシップスポーツの醍醐味といえるだろう。

SPECIFICATIONS

モデル名	ロータス・エリーゼスポーツ220Ⅱ	アルピーヌA110S	ポルシェ718ケイマンT
■ボディスペック			
全長(mm)	3800	4205	4379
全幅(mm)	1720	1800	1801
全高(mm)	1130	1250	1276
ホイールベース(mm)	2300	2420	2475
車両重量(kg)	924	1120	1380
■パワートレイン			
エンジンタイプ	直列4気筒DOHCスーパーチャージャー	直列4気筒DOHCターボ	水平対向4気筒DOHCターボ
総排気量(cc)	1798	1798	1988
最高出力	162kW(220ps)／6800rpm	215kW(292ps)／6420rpm	220kW(300ps)／6500rpm
最大トルク	250Nm(25.4kgm)／4600rpm	320Nm(32.6kgm)／2000rpm	380Nm(38.7kgm)／2050〜4500rpm
■トランスミッション			
タイプ	6速MT	7速DCT	←
■シャシー			
駆動方式	RWD	←	←
サスペンション　フロント	ダブルウイッシュボーン	←	マクファーソンストラット
サスペンション　リヤ	ダブルウイッシュボーン	←	マクファーソンストラット
■ブレーキ			
フロント	ベンチレーテッドディスク	←	←
リヤ	ベンチレーテッドディスク	←	←
■タイヤ&ホイール			
フロント	195/50R16	215/40R18	235/35ZR20
リヤ	225/45R17	245/40R18	265/35ZR20
■パフォーマンス			
最高速度	233km/h	260km/h	275km/h
0→100km/h加速	4.6秒	4.4秒	5.1秒
■車両本体価格	682万円	864万円	897万2000円



問い合わせ／ロータスコール 0120-371-222 http://www.lotus-cars.jp／アルピーヌコール 0800-1238-110 https://www.alpinecars.com/jp/
ポルシェ コンタクト 0120-846-911 https://www.porsche.com/japan/

Porsche Boxter

The 25th Anniversary

エントリースポーツモデルとして登場したボクスター。当初カジュアルなオープントップとして人気を博したが、四半世紀を経て、今やスポーツモデルとしても高い性能を示すに至った。最初期型と現行型を比較しつつ、その功績と原点を振り返る。

REPORT◉Paul HORRELL　PHOTO◉Porsche AG／Paul HORRELL
TRANSLATION◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）　COOPERATION◉Simon FOX





四半世紀のジレンマ

ダークブルーのボクスターは初期型の986で、右ハンドル車の生産第1号。フラット6のMTだ。隣は型式呼称982の現行型718ボクスター。ターボ過給のフラット4を積み、PDKを備える。

基本のレイアウトとプロポーションは似通っているが、718ボクスターの方が大柄で、ボディパネルが平面的に見える。一方の986は丸みを帯びていて、目に優しい。ホイールも17インチと小径なのに対し、新しい方は19インチもある。全体として986には演出的な装飾がなく、穏やかで好ましい。

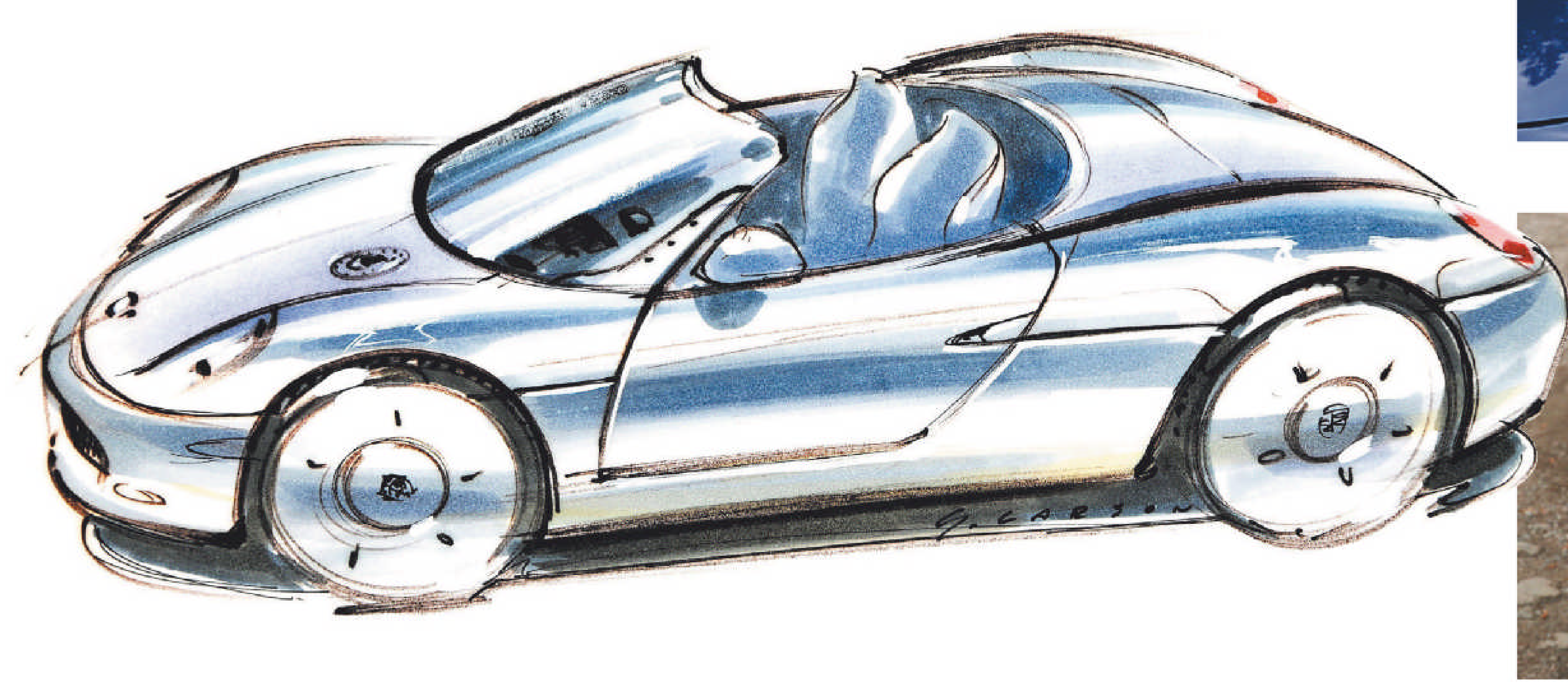
実は両者の間には25年の隔たりがある。986が登場したのが1996年だから、今年はボクスター誕生25周年に当たるのだ。新旧2台を前にして、私はつい数日前に行った、開発関係者へのインタビューを思い出した。

1980年代の終わりごろ、ポルシェは深刻な経営難に陥っていた。当時、R&D担当役員だったホルスト・マルハートはこう回顧する――。

「968、928、911のラインナップは、どれも別のプラットフォームを使っており、経費削減はありませんでした。私は役員会で、ポルシェのルーツに立ち返った小型2人乗りを作り、その際は次期911、つまり水冷に切り替わる996との部品の共用化を徹底すべきだと提言







しました」

生きるか死ぬかの問題だったとマルハートは明かす。ボクスターと名づけられた新しいスポーツカーは、実際、フロントバルクヘッドから前部分をそっくり996と共用していた。「2車間で50%以上のパーツに互換性があり、これで開発コストが40%削減できました」。生産コストもサプライヤーへの支払い額も大幅に減った。「996の生産コストは先代の993から30%も減ったのです」



ボクスターの美しいデザインを担当したのは、若きアメリカ人グラント・ラーソン。「550と718RSKをヒントにした」と語る。

ボクスターが成功したカギのひとつが美しいスタイリングにあった。担当したのはデザイン担当役員ハーム・ラガーイの下で働く若きアメリカ人グラント・ラーソン。「ヒントにしたのは550と718RSKです」とラーソンは語る。

93年のデトロイトショーに展示されたコンセプトカーは、熱狂的な好評をもって迎えられた。ただしこれを生産型に仕立てるのは難事だった。まず911とドアを共用するので、側面のデザインをやり直した。コンセプトカーの見どころだった、サイドシル後端部の空気取り入れ口も諦めざるを得なかった。ラーソンが語る。「この位置だと路面の泥を吸い込み易いし、開口部のあるサイドシルではオープンモデルに求められる強度を得られなかったのです」



当時、R＆D担当役員だったホルスト・マルハート。この画期的なミッドシップを開発することでポルシェを危機から救った。

ボクスターでは従来の工学主導型の製品作りから離れ、販売、製造、購買の各チームが開発の初期から関与した。適正な製造コストで、顧客が求める仕様のオープン2座席を完成できたのはそれが理由だ。

しかし低価格のスポーツカーは911の販売に悪影響を及ぼすと懸念する声が社内になかったのだろうか？　マルハートは「ノー」と言い切る。「2台の運動特性が別ものであること、これが重要でした。当時の911はリヤエンジンによる後方に寄った重量配分が顕著で、速く走らせるにはそれなりの腕を要しました。一方、ボクスターは初心者でも簡単に運転できます」

ボクスターは期待通りヒット作と






現代の基準に照らすと非常に簡素な986型初代ボクスターの室内。特にシフトレバー前の空間は何か置きたい。ちなみに試乗車は右ハンドル第1号車だという。

なった。デビュー以来今日まで、販売台数は35万７０００台に上る。ボクスターはポルシェを財政的危機から救った立役者だ。「今も健在でいることを嬉しく思います」すでに引退したホルスト・マルハートはそう言って目を細めた——。

飛躍的な進歩

私はまず９８６に乗り込んだ。室内にはグローブボックスもカップホルダーもない。一方の９８２は便利な装備を満載するが、デザインのオリジナル性は初期型に及ばないと感じた。ただし素材の質ははるかに高く、レバーの動きにもソリッド感が溢れている。

キーを捻ってエンジンを始動すると違いは一層明らかになる。９８６の２・５ℓフラット６は甘美で音楽的な音を発する。滑らかに回転する様子はタービンエンジンのようだ。ただし気合いを入れて走らせるなら目一杯回すことを要する。今日の標準からすると２０４psはいささか非力なのだ。最大トルクが生まれるのも４５００ｒｐｍと高く、そのころにはフラット６は特有の金属音を発している。スロットルの反応は正確だ。レッドラインを目指して踏み込み、咆吼が一段と高まったところでシフトアップ。ＭＴは5速しかないので、少しでもタイミングを間違えるとパワーバンドから外れてしまう。

９８２のフラット４は重低音を伴ってアイドリングする。ピストンの往復運動を感じるようだ。しかも踏み込むと音量が高まり、凄みの利いた低音は耳に心地よいとは言えない。比較的低回転からターボ域に入って力が湧き出るのはいいとして、スロットルはもっと瞬間的に反応して欲しい。この２ℓターボが最良の面を発揮するのは高回転域で、エンジン




現代ポルシェのデザイン言語に基づいた室内デザイン。982型718ボクスターの室内は、それでも最近流行のディスプレイスイッチより物理スイッチの数が多い印象だ。



Porsche Boxter
The 25th Anniversary

1990年代の財政的危機から ポルシェを救った功績は小さくない——。

音も粒が揃っていく。ターボながらレブリミットは7400rpmにあり、6600rpmのNAフラット6より高いのも評価に値する。ただし両者の回転フィールの違いには歴然たるものがある。ちなみに私はPDKをマニュアル操作した。オートに任せるより変速がずっと速くて滑らかだからだ。

986の3つのペダルは相互に調和して働く。ステアリングも申し分ない。路面状況の変化と、タイヤを通して横方向のGを絶えず知らせる。だから自信をもって運転できる。操縦特性はごく軽いアンダーステアで、グリップの限界がわかりやすい。982のブレーキは滅法よく効く代わり、スロットルペダルはターボラグを伝え、電動アシストのステアリングは感覚を伝えてこないときがある。足まわりは固められているとはいえ、路面の突起をよく吸収し、乗り心地は悪くない。俊敏性とコントロール性を高い水準で両立している。一方、ステアリングが十分な情報を伝えてこないので、路面をしっかり捉えているという実感に乏しい。ターボの介在によりエンジンとの一体感も薄い。

25年の間にボクスターは技術的に飛躍的な進歩を遂げた。しかし2019年に718スパイダーが登場したことからも伺えるように、愛好家がこのミッドシップ2シーターに求めているのはNAのフラット6のように思える。





SPECIFICATIONS

モデル名	ボクスター	718ボクスター
■ボディ		
全長(mm)	4315	4385
全幅(mm)	1780	1800
全高(mm)	1290	1280
ホイールベース(mm)	2415	2475
車両重量(kg)	1250	1390(DIN)
■パワートレイン		
エンジン形式	水平対向6気筒DOHC	水平対向4気筒DOHCツインターボ
総排気量(cc)	2480	1998
ボア×ストローク(mm)	85.5×72	91×76.4
圧縮比	11.0	9.5
最高出力	150kW(204ps)/6000rpm	221kW(300ps)/6500rpm
最大トルク	240Nm(24.5kgm)/4500rpm	420Nm(52.6kgm)/2150〜4500rpm
■トランスミッション		
タイプ	5速MT	7速DCT
駆動方式	RWD	←
■サスペンション		
フロント	マクファーソンストラット	←
リヤ	マクファーソンストラット	←
■ブレーキ		
形式	ベンチレーテッドディスク	←
■タイヤ&ホイール		
フロント	205/55R16(6J)	235/45ZR18(8J)
リヤ	225/50R16(7J)	265/45R18(9.5J)
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	240	275
0→100km/h加速(秒)	6.9	4.9

問い合わせ/ポルシェ カスタマーケアセンター
0120-846-911　https://www.porsche.com/japan/



THE MID-ENGINE

Interview

美しいミッドシップの造り方

Gordon MURRAY

多くのスポーツカーが採用するミッドシップレイアウト。
そのキャラクターの真髄はどこにあるのだろうか？
これまでに数々のミッドエンジンスポーツカーを生み出してきた鬼才、
ゴードン・マレーに英国在住ジャーナリストが訊いた。

REPORT◉Paul HORRELL　PHOTO◉Gordon Murray Automotive
TRANSLATION◉相原俊樹(*AIHARA Toshiki*)

ミッドエンジンを語るのに、ゴードン・マレーほどの適役は他にいないだろう。伝説的ロードカーのマクラーレンF1と、幾多の成功をもたらしたF1マシンを設計し、最近ではゴードン・マレー・オートモーティブ（GMA）T・50を造った。「私は第一義的にレースカーの設計者です」と本人は言う。「レースカーでも公道を走る市販車でも、ミッドエンジンには欠点を上回る利点があるのです」

彼はミッドエンジンの利点を列挙する。「RWDによる良好な駆動力は、制動性能にも大変有利に働きます。前輪に荷重が移動することによって、四輪に均一な制動力が伝わりますから。それに前面投影面積を小さくできるので、空力にも好ましい効果をもたらし、さらにヨーモーメントが小さいので、動きが俊敏なクルマができるのです。居住空間にプロップシャフトが貫通しないので空間を有効利用できますし、そもそもシャフトそのものが要らないので重量削減に繋がります」

市販車に応用するとレースカーを上回る利点があると続ける。「良好な前方視界が得られると同時に、前車軸の近くに着座するので、道路の中央にクルマを位置させやすいのです」。ただし前方視界については、その利点を活かしていない例もあると指摘する。マレーはアルピーヌA110のオーナーだが、左右フェンダーの峰が運転席から視認できないのが不満だと言う。「とてもよくできたクルマですが、前輪の位置がフェンダーから判断できません。私はクルマを設計する際、必ず左右フェンダーの峰が見える形状を第一に心がけています」

マレーはここでミッドエンジン車の歴史に言及する。このレイアウトを採用した市販車の草分けはマトラ・ジェットとデ・トマソ・ヴァレルンガだった。「私はヴァレルンガと、ロータス・ヨーロッパのツインカムを所有しています。どちらも操縦性に優れており、スプリングが柔らかくてとても快適です」と前置きして、彼はミッドにエンジンを搭載するに当たり、バックボーンフレームを採用したのはヨーロッパよりヴァレルンガの方が早かったと指摘し、そのあとしばらく考えてからこう言い添えた。「デ・トマソの設計者は（先端をY字型にしてエンジンを支えた）エランのフレームからヒントを得たのかもしれません」

話は現代に戻る。「フロントミッドシップでもリヤミッドと同等の動的バランスは得られますが、先に述べた前方視界と制動性能の利点はなくなります」

では空力特性についてはどう考えているのだろう。「フロントミッドシップではグラウンドエフェクトを得るのが事実上不可能です。排気管が車体下を通過していますから。メルセデスSLRマクラーレンでは、排気管をサイドから出してフラットフロアと実効のあるディフューザーを実現しました。リヤミッドなら排気管を後ろに出すか、上方排気にするだけです」

幻のBMWミッドシップ

ミッドエンジンの利点はよくわかった。しかし実際に設計する立場では難しいテーマもあるはずだ。「2名以上の乗車が難しい、これが最大の問題です」。ちなみに彼はフェラーリを1台だけ、308GT4 2＋2を所有している。歯切れのいいベルトーネの造形とV8エンジンが気に入っているという。

マレーはF1とT・50では3人乗りを実現した。「中央の運転席を左右の助手席より約300㎜前方に位置させました」。ドライバーと乗員の肩が触れる高さをオフセットすることにより、2座のキャビンと同じ車幅のまま3人乗りを実現できたと説明する。「2番目の問題はペダル位置です。バルクヘッド背後にエンジンが位置する分、乗員は前方に着座せざるを得ないわけで、そうするとペダルボックスがあるべき空間がフロン



サーキット専用車のT.50sニキ・ラウダ。T.50の源流となるBT46Bファンカーで優勝したF1チャンピオン、ニキ・ラウダの名前が冠せられる。



リヤに直径400㎜のファンを備え、ダウンフォースを生み出す画期的な空力システムを備えるT.50。エンジンはコスワース製3.9ℓV12を搭載する。



ドライバーがセンターに座り、パッセンジャーは左右後席というのは、かつてのマクラーレンF1と同じレイアウト。シフトレバーは右に配置される。

トのホイールハウスに侵食されてしまうのです。初期のミッドエンジン車のペダルオフセットときたら、それはひどいものでした。荷室空間を含めたパッケージングはミッドエンジンに共通する難問です」

パッケージングに話が及んだところで、彼は実現しなかった、あるミッドシップ2＋2について語る。マクラーレンF1を完成させたあと、もっと安価なマクラーレンを作りたいと考えた。後席空間を確保するため、BMW直6を横置きにして後傾させ、その隙間にギヤボックスを収めるレイアウトを考案する。BMW役員会の反応が前向きだったので、細部まで設計を詰めた。同社の設計部門チーフ、ウォルフガング・ライツレから正式なゴーサインが出ようというそのとき、マレーはロン・デニスからマクラーレンのF1チームはメルセデスからエンジンの供給を受けると告げられる。その瞬間、BMWはマクラーレンとの協業を拒否、件の市販型ミッドエンジン車は誕生寸前で息の根を止められたのだった。

2015年の東京モーターショーに展示されたヤマハ・スポーツ・ライド・コンセプトは、1ℓ3気筒ターボを積んだ超軽量ミッドシップだったが、これも日の目を見ずに終わる。

ところでミッドシップ車はグリップの限界付近で唐突な挙動を示す。ひとたび後輪が滑り始めるとキャッチするのが難しく、スピンに陥りやすい。ミッドシップを信奉するマレーは、この点をどう考えているのか訊くと、その挙動はミッドシップ固有の欠点ではなく、付帯的な問題ゆえであり、解決可能だと答えた。

ハンドリングの優れたクルマは大抵、前後のロールセンターを結ぶ線と質量中心線の高さが一致している。質量中心線は、一斤の食パンを8つ切りにするように、クルマを輪切りにして考えるとわかりやすい。それぞれの輪切りにはそれぞれの重心高があり、質量中心線とはその重心高を結んで得られる線である。そしてミッドエンジン車の質量中心線は後方に向かって緩やかにせり上がっている。前後サスペンションのロールセンターと、前後の車軸を貫通する質量中心線の高さが一致しないと、唐突にグリップを失いがちになる。彼によるとポルシェ・カレラGTやフェラーリ・テスタロッサは、予兆なくオーバーステアに転ずる傾向があったという。

実は軽度ではあるがマクラーレンF1にも同様な傾向があったと明かす。「サーキットを走るとテールがドライバーを回り込むように感じたものです」。新しいT・50ではエンジンの自重が60kg軽く、重心も低いのでこの特性を封じ込めた。

法的に禁止されるまで

いよいよ彼の最新作T・50に話題が移る。これに関して本誌ではこれまでに詳細な情報を伝えているので、ここでは概要を記すに留めよう。車重はわずか986kg。1万2000rpmまで回るエンジンは663psを生み出し、テールに搭載した400mm径のファンによる可変空力機構を備える。目指したのは史上もっとも操縦に没頭させるスーパーカー。このカテゴリーで最速でもないし、最速周回タイムも目標ではない。とことん操縦を楽しむクルマだ。

これを一段強化したのがT・50sニキ・ラウダ。サーキット専用車なので、排ガスや安全基準など市販車に適用される法規のくびきから逃れた。車重は852kgとさらに軽く、パワーは711psと一層強力、ダウンフォースも増えている。「私は限界のないクルマを設計したいと常々思っていました。サーキットで究極の喜びをもたらすクルマです。腕に覚えのあるアマチュアなら操縦できること、これが唯一の条件でした。だから無闇にダウンフォースやタイヤサイズを増やしていません。私が手掛けた中で、もっとも操縦を楽しめる1台です」

今後の計画について。かねてよりGMAは、内燃機関が法的に禁止にならない限り、V12車を製作すると明言している。ズバリ次作は？

「T・50は今後もトップモデルです。次作はV12の別版を搭載し、材質もギヤボックスも別モノになります。もちろんMTは維持しますが、パドル付きのATも提供します。それに2人乗りになるでしょう」。では高価なCFRP製タブは使わない？「iストリーム・テクノロジーを取り入れたまったく別のアーキテクチャを使います。ただし軽量を旨とする私の原則に忠実な、工学上の芸術品になります」。iストリームとは金属フレーム（iフレーム）を、複合素材をサンドイッチしたパネル（iパネル）で強化した、一種のハイブリッド・フレームで、GMAが独自に開発した。

つまりゴードン・マレーの過去、現在、未来はミッドエンジン・スポーツカーとともにあるわけだ。では





今も伝説として語り継がれるマクラーレンF1。BMW製6.1ℓV12を搭載し、モータースポーツ界を席巻した記念碑的存在である。

市販車として初のリヤミッドシップとなるデ・トマソ・ヴァレルンガ。イタリアのローマ近郊にあるサーキットの名前に由来する。



レースカーでも公道を走る市販車でも、ミッドシップには欠点を上回る利点がある。



Gordon MURRAY

電動化への動きに、彼はいかに対応するのだろう。詰まるところエンジンをミッドに搭載する利点は、最大の重量物を車体の中心近くに配置することにある。果たして同じ合理性がEVにも当てはまるのだろうか。マレーはこの点についても、すでに熟慮を重ねていた。

「バッテリーの利点は充電量が減る過程でそれ自体の質量は変わらないことです。内燃機関のスーパーカーでは燃料満タンから空になるまでに100kg近い重量の変動がありますが」。だからこそ燃料タンクも重心近くに配置する必要がある。さもないと燃料の消費に伴い、ハンドリング特性が変わってしまう。「自重が不変のバッテリーは、理論的には重心点から離れた場所にも搭載できるのですが、しかし、これがEVではもっとも重いコンポーネントなのです。次に重いのはモーターではなく乗員です」。現行EVの大半がバッテリーを乗員の下に配置しているのはこれが理由だ。マレーは乗員をできるだけ路面に近い位置に着座させ、バッテリーをそれ以外の場所に配置しようと考えているようだが、それ以上の言及は避けた。

GMAでは業務の一部をEVに転換する準備を進めており、すでにゴードン・マレー・エレクトロニクスという新しい部門を立ち上げており、今後5年の間に3億ポンド（約460億円）を投じて、研究用の新社屋を建設する。

私は今回のインタビューで確かな手応えをひとつ得た。ゴードン・マレーが目指すのは、自身に課した原則である高効率と高いダイナミクスを、将来に向けて確実に存続させることにある。どうやら私たちは、自動車の未来に明るい希望を抱いてよさそうだ。


NORDSCHLEIFE Lap Time
7.05min



GT3 SPECIAL | SUPER TEST

圧倒的インパクト

Porsche 911GT3

ポルシェ911のラインナップで最も ストイックな1台が911GT3だろう。高回転型4ℓNAフラット6をリヤに搭載し、エアロダイナミクスを徹底的に磨いた新型911GT3はノルトシュライフェで7分5秒という圧倒的なタイムを叩き出した。

PHOTO & REPORT◉sport auto　TRANSLATION◉中村孝仁（*NAKAMURA Takahito*）

2020年9月17日、本テストのドライバーであるクリスチャン・ゲプハルトの携帯が鳴った。電話の相手はポルシェである。その内容とは、明日ノルトシュライフェで992型GT3のラップタイム計測をする時間があるか？　というものだった。スポーツドライバーの心理として、この質問に対する答えは決まっている。特別なクルマの特別な取材である。断る理由などどこにもない。

この時点でGT3はベールに包まれた存在で、公式な発表はまだ5ヵ月も先のことであった。だがポルシェのGTチームはあらゆる点でリラックスしていた。実は3日前の9月14日、ポルシェのワークスデュオ、ラース・ケルンとヨルグ・ベルクマイスターは新型911GT3でノルトシュライフェの伝説的なオフィシャルラップタイムを叩き出していた。

ここでポルシェにとっては贅沢な悩みというか問題にぶち当たる。彼らは9月18日午後を予備日としてノルトシュライフェを押さえていたのだが、その必要がなくなり、我々に声が掛かったというわけである。

翌日「BB-PV5005」の最初のミーティングが開発のベースとなるヴェルヒラスで行われた。BB-PV5005とは、992型GT3を意味する。それはヨルグ・ベルグマイスターがノルトシュライフェの走行中に生み出した言葉である。「まだ俺がレースナビゲーターだったとき、有線で測定が行われていた時代の名残さ」と彼は笑いながら教えてくれた。さらにヨルグはGT3のフロントアクスルは、彼のキャリアの中で乗ったどのレーシングカーよりも良かったと話した。もっともそれは彼が正直あまり良く分かっていなかったから……ともいえる。なぜなら彼

ノルトシュライフェの全コーナーで信じられないスタビリティを披露した。

のレーシングキャリアで多くの勝利をもたらしたのは911RSRだったからだ。
　テスト当日。GT3でノルトシュライフェのハッツェンバッハボーゲンを169㎞/hで通過した時、ヨルグに対して感じた考えが間違っていたことを身を持って理解した。我々はGT3の限界域での素晴らしいドライビングスタビリティと高いメカニカル及びエアログリップによる高精度のステアリングビヘイビアは、カモフラージュされたカップカーにスリックタイヤを履かせて成し得たものだと思っていた。
　だが実際にはそうではなかった。GT3の限界域でのあり得ないほどのニュートラルなハンドリングは、まさに公道を走行できるレーシングカーと言って過言ではない。ありふれた表現で恐縮だが、このクルマに関してはそれが言い得て妙なのである。新たなノルトシュライフェのヒーローにはもうひとつジャーナリズ







GT3はアルカンターラのステアリングを採用する。軽量化のために8速ではなく、あえて従来の7速PDKをポルシェ開発チームはセレクトした。テストカーのカーボン製バケットシートはオプションだ。

Porsche 911GT3





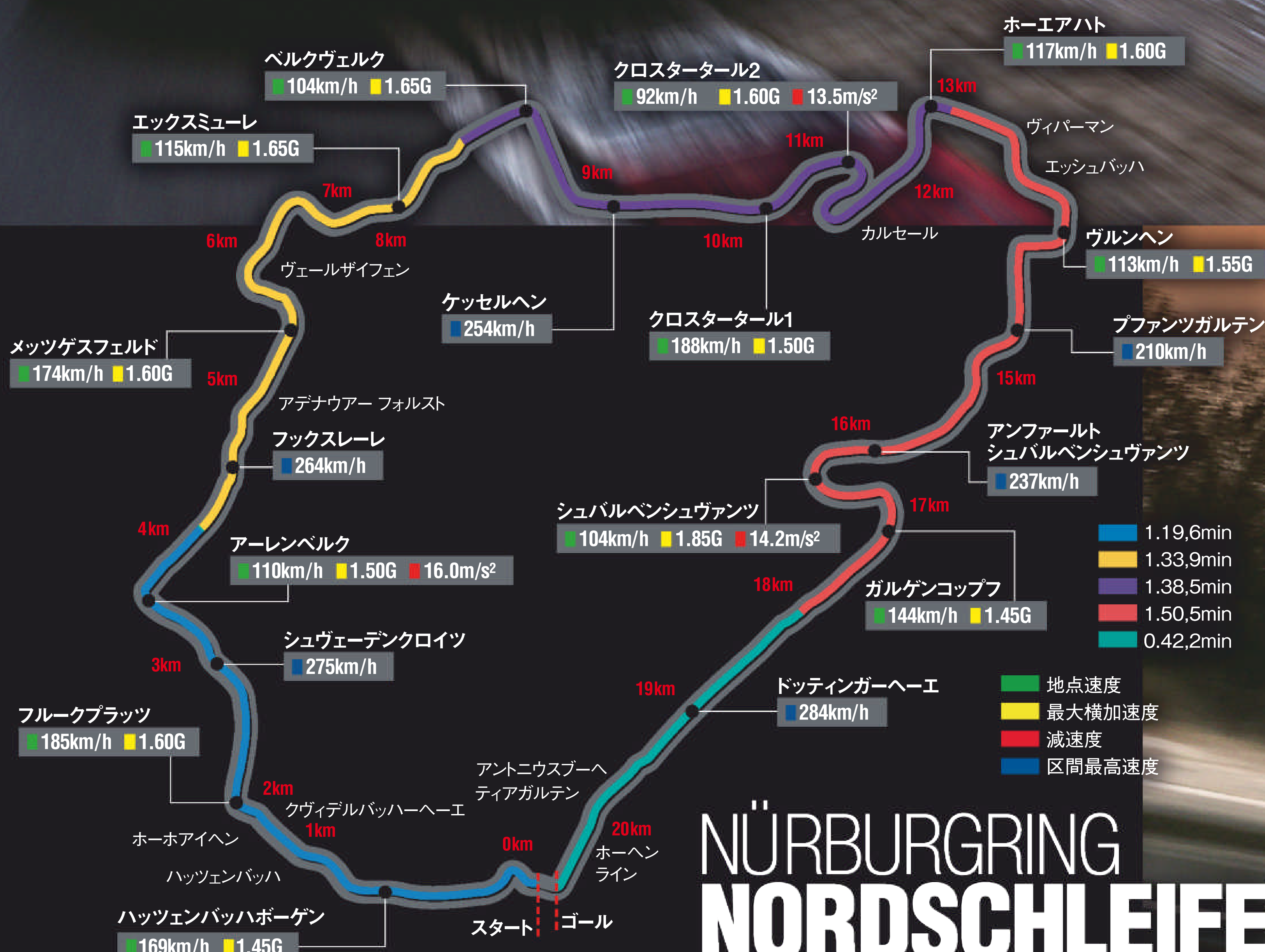
Lap Time

7分05秒

▶ニュルブルクリンク ノルトシェライフェ

テスト結果一覧（コース全長 20.6km）

順位	車名	計測結果
1	ポルシェ911GT2 RS	6分58秒
2	フェラーリ488ピスタ	7分00秒
3	ポルシェ911GT3	7分05秒
3	ポルシェ911GT3 RS（Type991Ⅱ）	7分05秒
5	メルセデスAMG GT Rプロ	7分07秒
6	ランボルギーニ・ウラカン・ペルフォルマンテ	7分08秒
8	マクラーレン600LT	7分09秒
9	マンタイ911GT3 RS MR（Type991Ⅰ）	7分10秒
12	シボレー・コルベットZ06	7分14秒
15	ポルシェ911GT3（Type991Ⅱ）	7分17秒
27	アウディR8 V10プラス	7分32秒



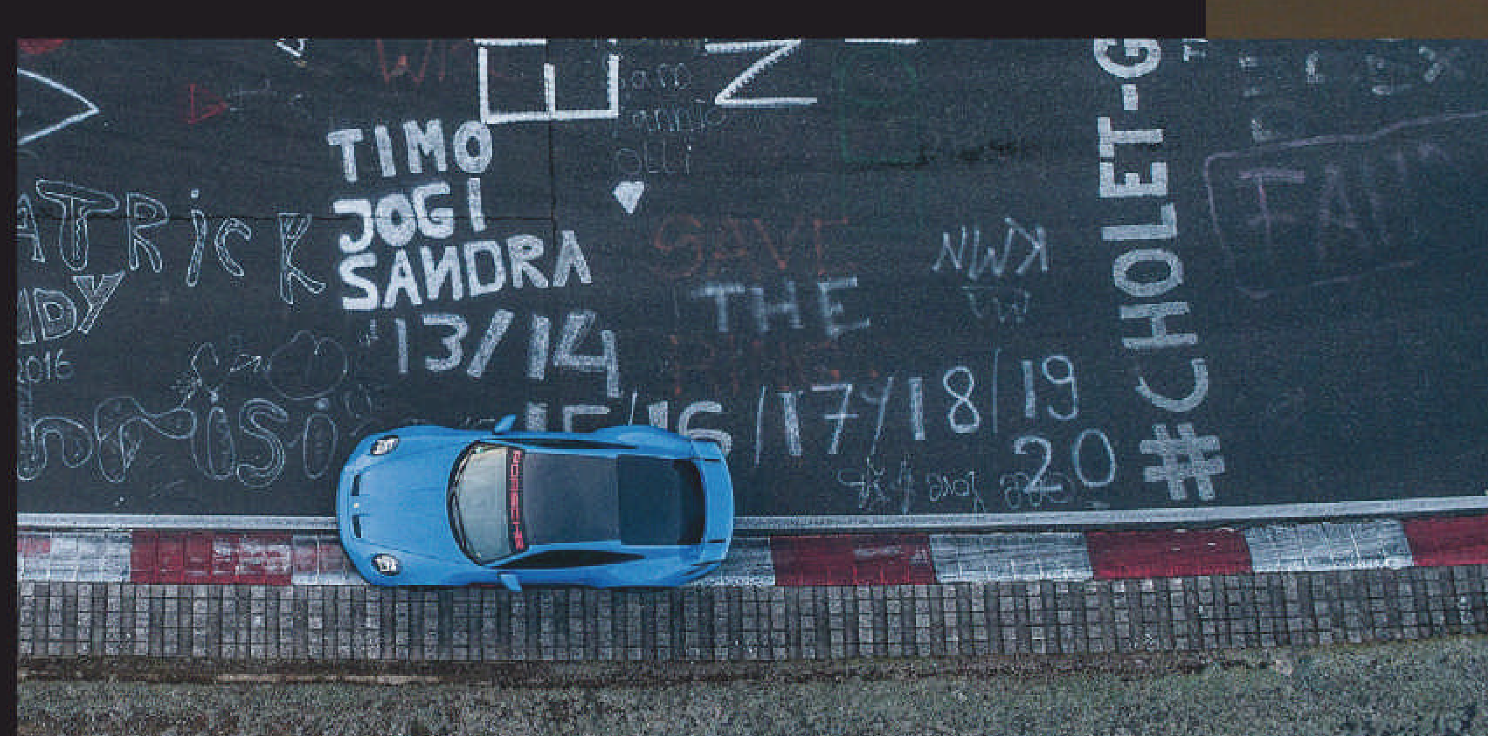
NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE

ムで使い古された言葉で表現したい。それは「オンザレール感覚」である。ここまでフロントとリアアクスルの動きがパーフェクトに連動しているプロダクションスポーツカーはない。言い換えるとフロントとリアアクスルは完璧にマッチしていて、ほんの些細な遅れもあなたは気付かないはずだ。極めて高い精度のフロントステアはリヤアクスルに対してもまったく過大な要求をしない。決して大袈裟な表現ではなく、シンプルにGT3のバランスはパーフェクトである。

それにしてもこのクルマはノルトシュライフェの如何なるコーナーでも限界域で非常に高い信頼性を発揮する。自信を持ってフルークプラッツ、シュヴェーデンクロイツなどを通過できる。これは今までの量産ロードカーではなかったことだ。その性能を端的に物語るのはフックスレーレである。ここはノルトシュライフェでも最も高いGがかかるダウンヒルコーナーだ。GT3はこのコーナーをフルスロットルのトップスピード264㎞／hで駆け降り、何事もなかったように走り抜けた。これが他のモデルなら間違いなくアスファルトのスクラッチがボディ下面に残る。フックスレーレに関するさらにエキサイティングな事実は、このコーナーの左の縁石を果たして何㎞／hで通過できるかだ。911Ⅱ型GT3は167㎞／hだったが、なんと992型GT3は190㎞／hで通過できるのである。

ノルトシュライフェのテスト結果はというと、ラップタイムは7分5秒であった。GT3はセンセーショナルともいえるバランス、ずば抜けたスタビリティと非常に高いエアロダイナミクス及びメカニカルグリッ







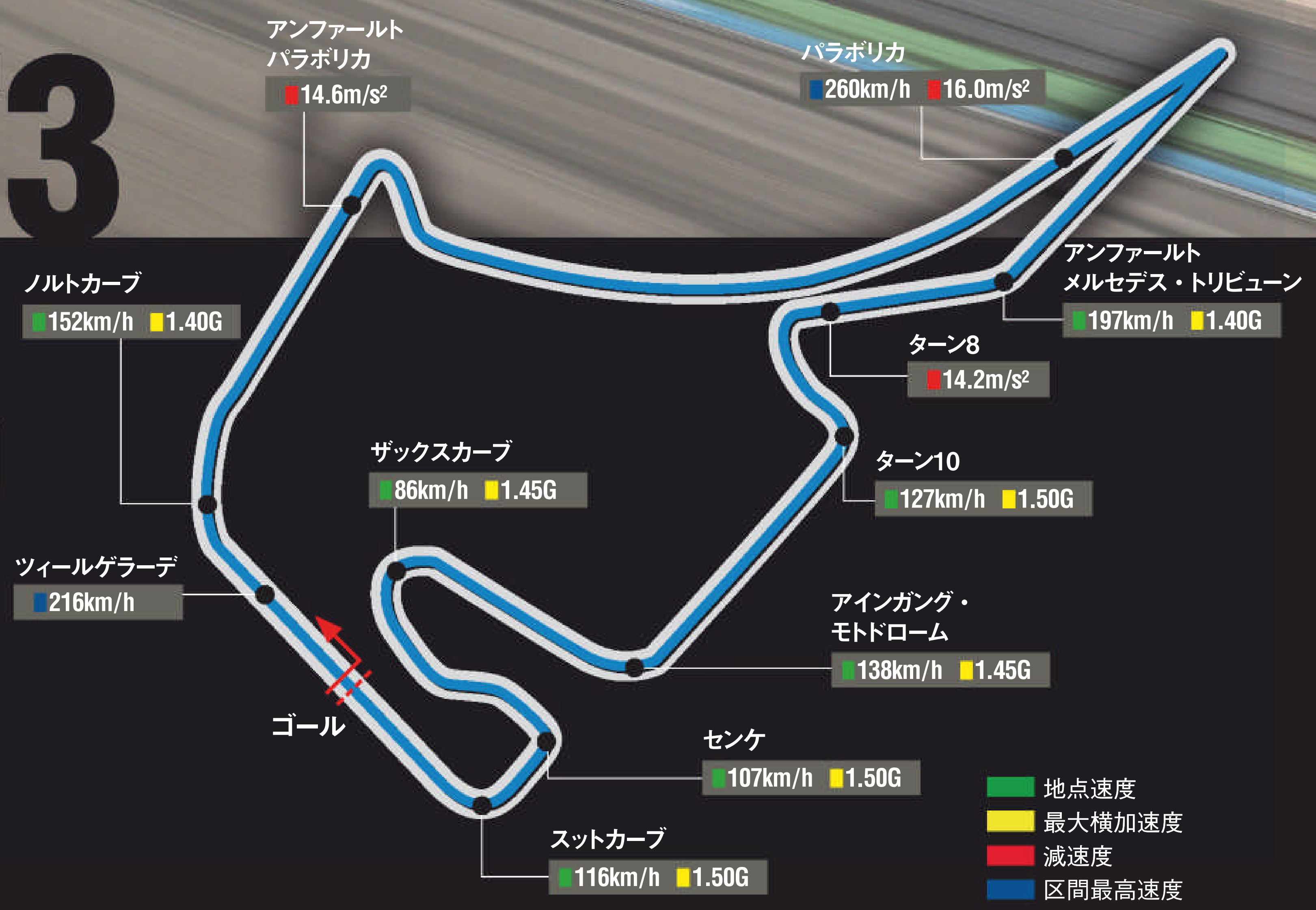
Porsche 911GT3

▶ホッケンハイム グランプリコース
テスト結果一覧（コース全長 4.57km）

順位	車名	計測結果
1	ポルシェ911GT3	1分45秒8
2	フェラーリ488ピスタ	1分45秒9
3	ポルシェ911ターボS	1分47秒8
4	メルセデスAMG GT R Pro	1分48秒0
5	マクラーレン600LT	1分48秒9
6	BMW M8コンペティション	1分52秒4
7	ポルシェ911カレラS	1分53秒5
8	ポルシェ718ケイマンGT4	1分53秒9
9	BMW M2 CS	1分54秒8

Hockenheim GP Course

Lap Time
1分45秒8



プレベルを発揮した。まさにモータースポーツのキャラクターそのものだ。この卓越したドライバビリティに貢献しているのは、他のライバルと比較してややエンジンパワーが低い点もある。従ってノルトシュライフェの典型的ハイスピードセクションを、他のハイパワーマシンと比べてもリラックスして抜けられる。余談ながらクリスチャン・ゲプハルトのタイムは7分5秒であるがポルシェのワークステスター、ラース・ケルンは6分55秒2でラップしている。

ホッケンハイムのラップタイムは1分45秒8であった。パーフェクトなバランスとセンセーショナルなドライバビリティは。このGPコースにおいてよりハイパワーなコンペティターを蹴散らした。純粋なレーシングカーですら、コーナリングではGT3の後塵を拝する。911シリーズとは異なり、GT3は第2世代





究極のエアロダイナミクス性能を目指して開発された新型GT3。エアを排出するダクトが設けられたCFRP製のボンネットやダウンフォース160kgを生み出すスワンネックリヤウイングを採用。タイヤはミシュラン・パイロットスポーツカップ2Rだ。





の8速PDKを持たない。911Ⅱ型GT3／GT3 RS同様7速PDKである。その理由は重量差にある。7速PDKは8速PDKに対し20kgほど軽いのだ。因みにブレーキング時のダウンシフトは恐ろしく速い。実に魅力的だ。

36mスラロームのトップスピードは155km／h。このスピードは2018年に当時のGT3 RSが出したスピードに次ぐものだが、十分コンペティティブである。18mスラロームでも極めて印象的な速さを見せ、アベレージスピードは77・2km／hだった。ドライビングビヘイビアは非常にニュートラルでスタートから全開で攻め込んでもリヤは常にコントローラブルだ。

最大横加速度はドライビングスタイルによってだいぶ異なってくるようである。シャシーのモディファイ（フロントのダブルウイッシュボーン化など）や、よりエクストリームなタイヤ（ミシュラン・パイロットスポーツカップ2R）を履いても、旧型の数値を引き上げることはできなかった。ちなみに数値は1・65Gで、991Ⅱ型GT3と同じである。もっともコーナリングペースに関しては別次元の話であるが。

回避テストの結果は36mスラローム同様、991Ⅱ型GT3 RSに次ぐタイムで、スピードは171km／hであった。とはいえ、旧型やライバルたちには明確な差をつけていることは間違いない。

ハンドリングに関してはシンプルに強烈なグリップとサポート、それにレスポンスがある。ただし最初から全開で行ってステアするのはやめておいた方が良い。時として限界にアプローチすることがある。

風洞に関してはすでにデリバリーの状態（83kg）から旧型のパフォーマンスセッティングを上回っている。トータルのダウンフォースはパフォーマンスセッティングにおいて144kg。開発では160時間以上を風洞実験室で過ごしたという。200km／h時のダウンフォースはフロント50kg、リヤ94kgである。200km／hの加減速テストでは加速に10・8秒、減速に4・2秒を要した。空力とタイヤの恩恵は大きく、特に200km／hからの減速はタイヤに負うところが大きい。

パーフェクトなバランスにより、ハイパワーのライバルを蹴散らした！



SPECIFICATIONS

ポルシェ911GT3		
■ボディサイズ		
全長×全幅×全高	4573×1852×1279㎜	
ホイールベース	2457㎜	
車両重量	1482kg	
重量配分	39.5/60.5	
■エンジン		
仕様	水平対向6気筒DOHC	
総排気量	3996cc	
ボア×ストローク	102.0×81.5㎜	
最高出力	510kW(375ps)／8400rpm	
最大トルク	470Nm(47.9kgm)／6100rpm	
■トランスミッション		
駆動方式	RWD	
仕様	7速DCT	
■シャシー		
サスペンション	Ⓕダブルウイッシュボーン	
	Ⓡマルチリンク	
ブレーキ	Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク	
ディスク径	Ⓕ410 Ⓡ390㎜	
タイヤサイズ(リム幅)	255/35R20(9.5J)	
	315/30R21(12.0J)	
タイヤ	ミシュラン・パイロットスポーツカップ2R	
■パフォーマンス		
最高速度(テスト結果)	318km/h	
加速性能(テスト結果)	0→40km/h	1.2秒
	0→100km/h	3.3秒
	0→160km/h	7.0秒
	0→200km/h	10.8秒

▶加速・減速データ(0→200km/h→0)

テスト結果一覧

車名	計測結果
フェラーリ488ピスタ	12.2秒
マクラーレン600LT	13.3秒
ランボルギーニ・ウラカン・ペルフォルマンテ	13.6秒
ポルシェ911GT3	15.0秒
メルセデスAMG GT Rプロ	15.1秒
ポルシェ911GT3 RS(Type991Ⅱ)	15.2秒
ポルシェ911GT3(Type991Ⅱ)	15.9秒

※0→200km/h：10.8秒　200→0km/h：4.2秒

▶最大横加速度

テスト結果一覧

車名	計測結果
ポルシェ911GT3 RS(Type991Ⅱ)	1.80G
メルセデスAMG GT Rプロ	1.70G
ポルシェ911GT3	1.65G
ポルシェ911GT3(Type991Ⅱ)	1.65G
フェラーリ488ピスタ	1.60G
ランボルギーニ・ウラカン・ペルフォルマンテ	1.55G
マクラーレン600LT	1.50G

▶36mスラローム

テスト結果一覧

車名	計測結果
ポルシェ911GT3 RS(Type991Ⅱ)	157km/h
ポルシェ911GT3	155km/h
ランボルギーニ・ウラカン・ペルフォルマンテ	148km/h
ポルシェ911GT3(Type991Ⅱ)	148km/h
フェラーリ488ピスタ	146km/h
マクラーレン600LT	146km/h
メルセデスAMG GT Rプロ	146km/h

▶110m回避テスト

テスト結果一覧

車名	計測結果
ポルシェ911GT3 RS(Type991Ⅱ)	172km/h
ポルシェ911GT3 RS	171km/h
ポルシェ911GT3(Type991Ⅱ)	166km/h
ランボルギーニ・ウラカン・ペルフォルマンテ	164km/h
フェラーリ488ピスタ	163km/h
マクラーレン600LT	158km/h
メルセデスAMG GT Rプロ	152km/h

▶ダウンフォース

テスト結果一覧　(200km/h時　フロント／リヤ)

車名	計測結果
フェラーリ488GTB	96/144kg
ポルシェ911GT3 RS(Type991Ⅱ)	64/136kg
ポルシェ911GT3	50/94kg
ランボルギーニ・ウラカン・ペルフォルマンテ	52/86kg
メルセデスAMG GT Rプロ	4/72kg
ポルシェ911GT3(Type991Ⅱ)	15/53kg
マクラーレン600LT	計測できず

※緑色：ダウンフォース／赤色：揚力
※前面投影面積：2.08㎡　Cw値：0.37　Cwxa値：0.77

Porsche 911 GT3 with Touring Package

GT3 SPECIAL

**911GT3のいわゆる“ウイングレス”仕様がツーリングパッケージだ。
GT3が持つレーシーな雰囲気を薄め、控えめかつ上質な内外装に仕上げている。
アンダーステートメントの極みであるスーパースポーツの味わい深い走りとは。**

REPORT◉Kyle FORTUNE　PHOTO◉Mark RICCIONI　TRANSLATION◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）　COOREATION◉Simon FOX



控えめの美学

「外観を地味にしたGT3の需要はある」。GTモデルライン担当役員のアンドレアス・プロイニンガーと、911モデルライン担当役員のフランク-シュテファン・ヴァリザーの信念が一致して生まれた傑作。それがポルシェ911GT3ツーリングパッケージ（以下、GT3ツーリング）だ。実際、人目を引かない、オールドスクール派の911GTモデルを求める顧客層は確実にある。彼らは高性能を指向するが、RSより簡潔なR的外観を好む。従ってGT3ツーリングにはテールウイングを始めとする派手な空力付加物は一切ない。

先代で成功しただけに、ポルシェ首脳陣は迷うことなく992型GT3にツーリングを揃えることとした。991型ではPDKだけだったが、今度はMTも用意される。MTの復活はプロイニンガーによると、原点回帰だそうだ。一方、PDK版はクラッチ操作から解放されたいと同時に、多段化の利点（MTは6速、PDKは7速）を享受したいという顧客の声に応えて存続させたという。

試乗前日より、ポルシェは2台のGT3ツーリングをグッドウッドに用意してくれた。私はそこで肩慣らしを済ませていたので、今日は公道での乗り味を試そうと思う。ドロマイトシルバーの塗色がPDK、ジェットメタリックブラックがMTだ。2台とも抑制の利いた威風堂々たる





Porsche 911 GT3 with Touring Package

オーラを周囲に発散している。やはり2台ともオプションのバックレスト固定バケットシートとPCCB（カーボンセラミックブレーキ）を備えていた。このクルマをそれらしく走らせるにはどちらも必需品だ。

テールウイングは普段は収納されるので、事情をよく知らない人ならこの2台を見て、ノーマルのカレラだと思うだろう。GT3ツーリングは図抜けた性能の持ち主でありながら、それをこれ見よがしに披瀝しない。オーナーにとってはこの点が自慢なのだ。

ひとたび着座するとバケットシートは身体をがっちりと受け止め、それだけでクルマとの一体感を感じる。バックレストは固定で角度調整はできないが、私の場合、それによる不具合は一切なかった。様々な調整機構が備わる標準シートでは、これほどのホールド性は望めない。

ところでGT3ツーリングにはクラブスポーツのオプションはない。従ってボルトオンの鋼管製ロールケージと6点支持のレーシングハーネスが欲しければ、標準のGT3を買うしかない。しかしそれ以外はすべてGT3に準じて装着可能だ。例えばスポーツクロノ（これもやはりマストアイテム）と大径レブカウンターのダイアル、室内のステッチなどは様々な色から選ぶことができる。

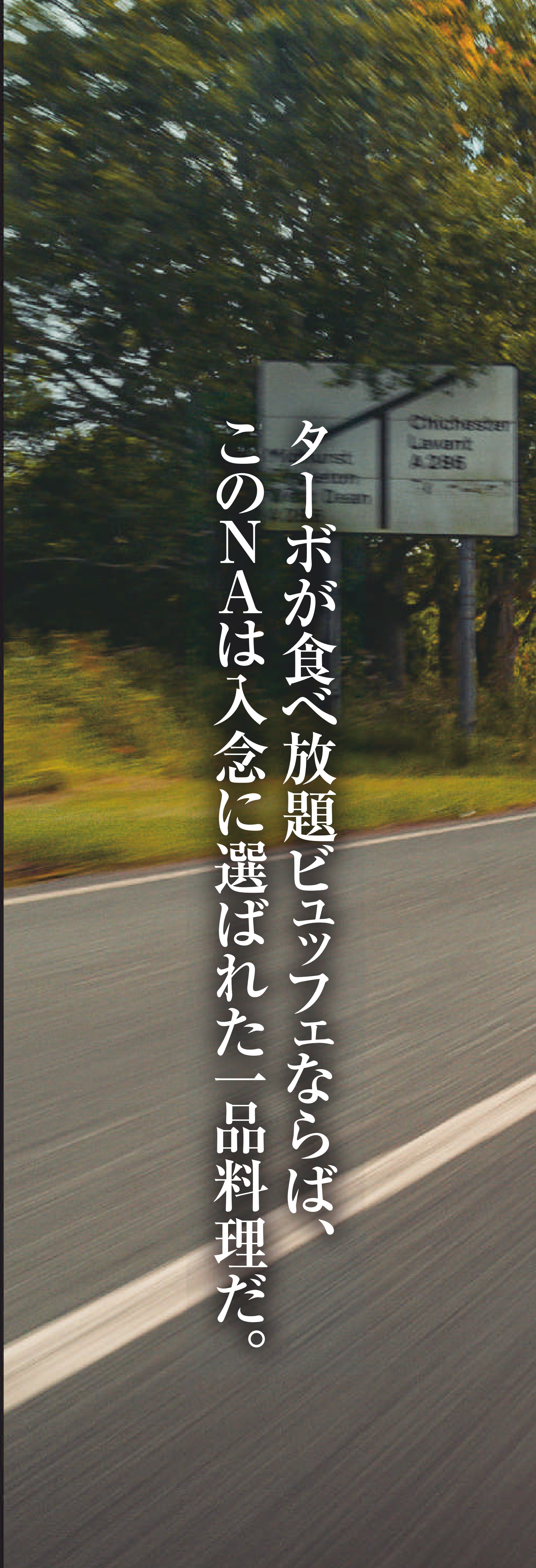
私にとってMT版の0→100km/h加速がPDK版より0・5秒遅いことはまったく気にならない。3・9秒は十分以上の俊足だし、舞台がアウトバーンにせよサーキットにせよ、静止から200km/hまで11・9秒で加速するとあれば、不足のありようはずもない（PDK版は10・8秒）。むしろ注目したのはMTの操作性だ。歴代のGT3で特筆すべき持ち味は、五感に訴える一体感にある。私はMTならその旨味が一層活きると考えたのであり、結論を先に言うなら、MT版は見事期待に応えた。

前方の車群に隙間を見つけてスロットルを踏み込む。レブカウンター





最高出力510psを発生する珠玉の自然吸気4ℓ水平対向エンジンを搭載。マフラーは上品なシルバーカラーに仕上げられている。



ターボが食べ放題ビュッフェならば、このNAは入念に選ばれた一品料理だ。

の針が跳ね上がる。しかし6000rpmまで引っ張って2速にシフトアップするのはまだ早い。水温計が、このレース由来のエンジンをリミットの9000rpmまで回すには、まだ十分暖まっていないことを告げているからだ。回したい欲求を抑えるのに要する忍耐力は並大抵ではないが、ショートシフトで走らせてもGT3ツーリングは申し分なく速い。510psを生み出す4ℓフラット6は、低・中回転域から逞しい力を発揮し、それ以降も旺盛に回ろうとする。私はNAでありながら、回転域を問わず高いパワーを発揮するエンジンに深い感銘を受けた。一方、トルクは話が別だ。470Nmの最大トルクは十分賞賛に値する。しかしエントリーレベルの3ℓフラット6でも、1950〜5000rpmの広い回転域で450Nmものトルクを発生する。ひとえにツインターボの恩恵だ。一方のGT3ツーリングの最大トルク発生点は6100rpmの高みにあって、常用トルクが得られる回転域もターボとは比べるべくもなく狭い。

しかし実際に運転しては、トルク不足など感じない。ただ流している だけでも加速は非常に鋭いし、タイミングよくシフトアップしていくと、いつの間にか凶暴なまでのスピードに達している。回して真価を発揮するこのエンジンは、GT3ツーリングの傑出した魅力である。乗り手に多面的な経験を味わわせるエンジンでもある。このエンジンから最良の面を引き出すには、スキルと事前の計画性、そして時には忍耐を要する。ターボ過給のエンジンが万人向けの食べ放題ビュッフェだとするなら、こちらは入念に選ばれた一品料理である。乗り手に豊潤な経験を提供する理由は、逆説的な言い方になるが、エンジン特性が一方向に特化しているからだ。目指す焦点がピタリと合っていて、そこに合ったときには比類なき充足感を与える。992型でもGT3の五感に訴える一体感はいささかも色褪せてはいない。クラッチペダルを踏み、正確に位置決めされたゲートにシフトレバーを送り込むときの喜びは格別だ。

サスペンションは標準のGT3と同じで、ツーリングだからといって快適性重視のセッティングではなく、実際に公道を走ってもそのように感じる。私は苦言を呈しているのではない。GT3のピンと張り詰めた足

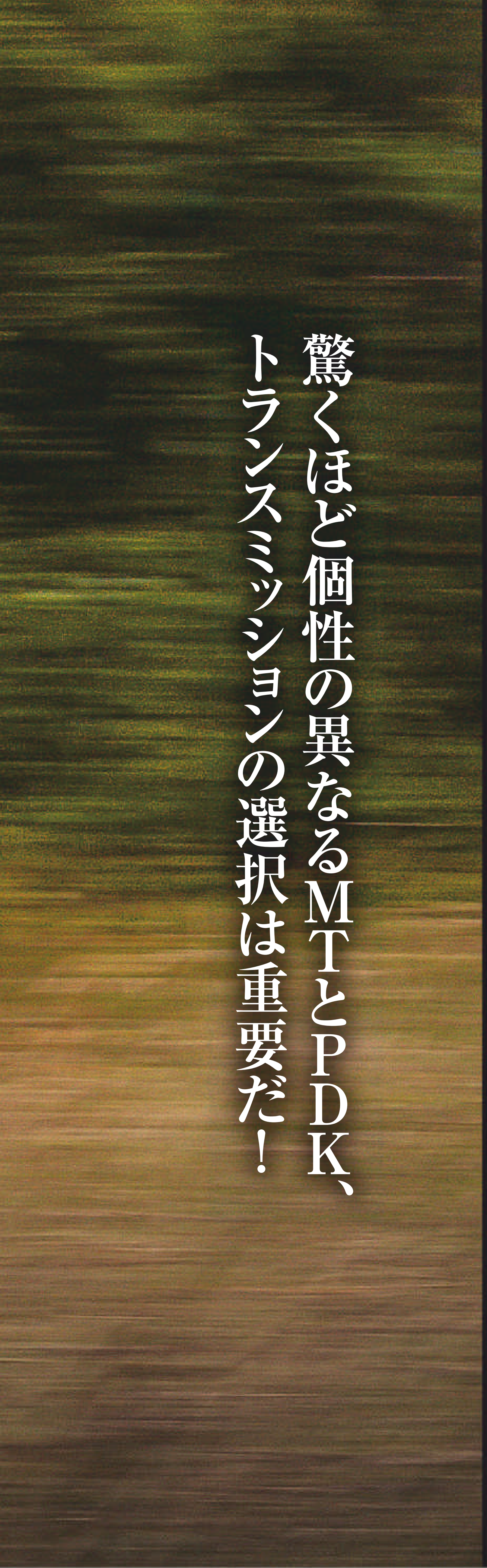


↑派手なGT3のリヤウイングと異なりGT3ツーリングパッケージはノーマルカレラと同様、自動展開式のスポイラーを装備する。



→装着タイヤはグリップ力に定評があるミシュラン・パイロットスポーツカップ2を採用。





驚くほど個性の異なるMTとPDK、トランスミッションの選択は重要だ！

まわりが問題だと考えたことは一度もないし、むしろGT3の必須要件だと思う。なお、PCCBはバネ下重量を軽減するので、乗り心地にも一役買う。シフトダウンの際にはこのブレーキペダルが理想的な土台となり、そこから踵をずらしてスロットルを踏めばブリッピングできる。自動ブリップ機構も備わるが、そんな仕掛けに頼りたくない硬派はオフにできるので安心されたい。

熟練ドライバーによって開発された、腕利きドライバーのためのスポーツカー。911に乗るたびにそう感じる。絶妙の重量配分、正確なフィードバック、コントロール類全般に当てはまる反応はその一例だ。そしてGT3ではそれがさらに一段レベルアップしている。今回のGT3ではフロントにダブルウイッシュボーンを採用した意味が大きい。これでステアリングの入力に対する瞬時かつ正確な反応に磨きが掛かった。

MT版にいたく感激した私はPDKでは失望を味わうかと懸念したのだが、1㎞も走らないうちにそれは杞憂であることがわかった。PDKにはPDKなりの強みがあるのだ。

変速が楽なだけではない。PDK版は乗り手にもっと速く走れとけしかける。スロットルの反応にしても、次のギヤを選ぶのに要する時間にしても、PDKの方がMTより速い。私はMTで走ったのと同じ道を走ったのだが、走り始めてすぐにMTを上回るペースを保っていた。道路状況のいかんを問わず速い。乗り手がギヤレバーの操作から解放されて、ほかの操作に専念できるのがひとつの理由だ。MTのところで少し触れたが、フロントサスペンションの変更によって、ごく小さな舵角にもノーズは敏感に反応するため、ギヤシフトの際に意図しない力がステアリ



ブラックレザーを多用した上品なインテリアデザインを採用。トランスミッションはMT、PDKが選択できる。ちなみにMT、PDKによる車両価格の差はない。



↓ポルシェクレストのエンボス加工が施されたスポーツシートはホールド性も抜群だ。







Porsche 911GT3 with Touring Package

ングに伝わると、それが正直にノーズの振れに繋がってしまう。しかしPDKなら乗り手はそうした不安から解放され、俊敏に反応するステアリングを常に両手で操作できるので、その分、断固たる決意をもってラインを辿ることができる。MTのGT3ツーリングでは、しばらく走ったのち、私は安全マージンを見込んでショートシフトのリズムに徹した。レブリミット付近まで踏み込んだのはターマックの滑らかな区間のみで、それもジャーナリストとしての探究心からだ。

PDK版では状況がガラリと変わる。限界付近に踏み込めるチャンスが増えるに従って、アベレージスピードが高まるのだ。クルマの側のスピードへの欲求が一段強く、乗り手に「もっとハードに、もっと速く!」と駆り立てる。GT3ツーリングに本来的に備わる性格が早期に明らかになる。MTでは見えなかった多面性が息づく余裕が広がり、より全方位的な体験を乗り手に提供する。9000rpmまでたやすく回せるのはその端的な例だ。そのときのペーストたるや信じがたく、NAエンジンのサウンドは魂を揺さぶる。

MTにはMTの、PDKにはPDKの強みがあるのは喜ばしいことだ。実際のところ、どちらを買っても間違いではない。私にはGT3ツーリングの抑制の利いたスタイルは理想で、強く惹かれる。では、どちらを選ぶか。どのみち私はこれをサーキットに持ち込んでコンマ数秒を争うつもりはない。そうであるならMTを選ぶ。私の腕でもなんとか乗りこなせるからだ。残る問題はただひとつ。私の札入れが購入を許すかどうかである……。

SPECIFICATIONS ポルシェ911GT3ツーリングパッケージ〈PDKモデル〉

■ボディサイズ:全長4573×全幅1852×全高1279㎜　ホイールベース:2457㎜　■車両重量:1418〈1435〉kg　■エンジン:水平対向6気筒DOHC　総排気量:3996cc　最高出力:375kW(510ps)/8400rpm　最大トルク:470Nm(47.9kgm)/6100rpm　■トランスミッション:6速MT〈7速DCT〉　■駆動方式:RWD　■サスペンション形式:Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク　■ブレーキ:Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ:Ⓕ255/35ZR20 Ⓡ315/30ZR21　■パフォーマンス　0→100km/h加速:3.9〈3.4〉秒　最高速度:320〈318〉km/h　■車両本体価格:2296万円



問い合わせ/ポルシェ コンタクト　0120-846-911　https://www.porsche.com/japan/



Bentley
Bentayga V8

V8のみのラインナップだったベンテイガに、伝家の宝刀であるW型12気筒が加わった。635ps/900Nmで0→100km/h3.9秒の速さを誇る、スピードの称号が与えられたこの1台は、従来のV8モデルとどのような個性の違いを放つのだろうか。

二通りのアプローチ

Bentayga Speed

CLOSE-UP

REPORT◉渡辺敏史（*WATANABE Toshifumi*）
PHOTO◉田村　弥（*TAMURA Wataru*）

ラグジュアリーブランドが手掛けるSUV、その先駆けとなったベントレー・ベンテイガ。昨夏、15年末のデビュー以来初のビッグマイナーチェンジを受けて、現世代のコンチネンタルGT＆フライングスパーとデザインランゲージの統一化が図られた。外観上はクリスタルカット調のテクスチャーが施されたヘッドライトやアーモンドシェイプのテールライトなどに目がいくが、単なるフェイスリフトに非ずパネル類は全面刷新。加えて内装もセンターコンソールやドアトリム、シートなどの大物が変更を受けるなど、フルモデルチェンジに匹敵するほど細かく手が施されている。

日本でのグレード展開はベーシックなV８とそのスポーティネスを高めたS、W12を搭載するスピード、そしてV６＋モーターのハイブリッドの４機種となる。うち、ベントレー初のPHVとなるハイブリッドは本国でも受注開始から間もなく、日本への上陸は今年末から来年の初頭になるという。とあらば、現状の関心はV８とスピードには一体どういった差があるのかということになるだろうか。そこでV８に遅れてスピードが日本上陸を果たしたところで、両グレードを路上へと連れ出した。

新しいベンテイガのボディサイズは旧型とほぼ変わらず。５・１m余となる全長やほぼ２mという全幅は



レンジローバーよりちょっぴり大きく、狭苦しい街中での取り回しはさすがにスイスイというわけにはいかない。駐車等では高精細化された10・9インチモニターに映し出される俯瞰映像が有り難い時もある。

　が、心理的には大きいものを纏っているという圧迫感が小さいのは、それこそスポーティに躾けられているがゆえの応答性の高さからくるのだろう、首都高速くらいの道幅ならばサイズに対する気負いはなくなる。また、そういった場面からは精度を高めたADASのレーントレースアシストが効果を発揮してくれる。

　それにしても毎度のことながら圧倒されるのは内装のクオリティだ。乗り込めば鼻をくすぐる鞣し革の匂いに始まり、ドアノブやシフトバドルのひんやりとした感触、張り巡らされるステッチの温かみ、押したり回したりするものすべての動きの滑らかさなど、ディテールの隅々に工芸的な境地が感じられる。贅沢を知ると戻れなくなるとはよく言われるが、そういう意味ではその後に触れるどんなクルマも物足りなく感じさせてしまうベントレーの設えは、知らぬが仏なのかもしれない。

　搭載されるエンジンは4ℓV8がポルシェが開発を主導し、アウディやランボルギーニなどVWグループ内のプレミアムモデルに広く採用されるものだ。90度のVバンク間に2つのタービンを並列するホットVレイアウトのそれは、当然ながら銘柄やモデルの個性に沿った独自のチューニングが施されており、ベンテイガのそれで550ps／770Nmを発揮。0→100km／h4・5秒、最高速は290km／hをマークする。

　そしてもう一方の6ℓW12は、偉大なるカーガイ、フェルディナント・ピエヒがVWグループ総帥だった時代に、21世紀をリードする究極のエンジンとして開発を指示したもので、その歴史は四半世紀になろうかとしている。ベンテイガに搭載されるのは18年にフルモデルチェンジを受けたアウディA8への搭載を機に全面刷新されたもので、ツインターボ化により635ps／900Nmを発揮。0→100km／h加速は3・9秒、最高速は306km／hをマークする。これは同門ともいえるランボ



ダッシュパネルと専用デザインのシートにはspeedのロゴが入れられる。撮影車はカーボンパネルだがウッドなども選択可能だ。



↓V8とW12の外観上の違いはほとんどないが、W12のスピードはリヤスポイラーが大型となるほか、マフラー出口がオーバル形状となる。

Bentayga Speed

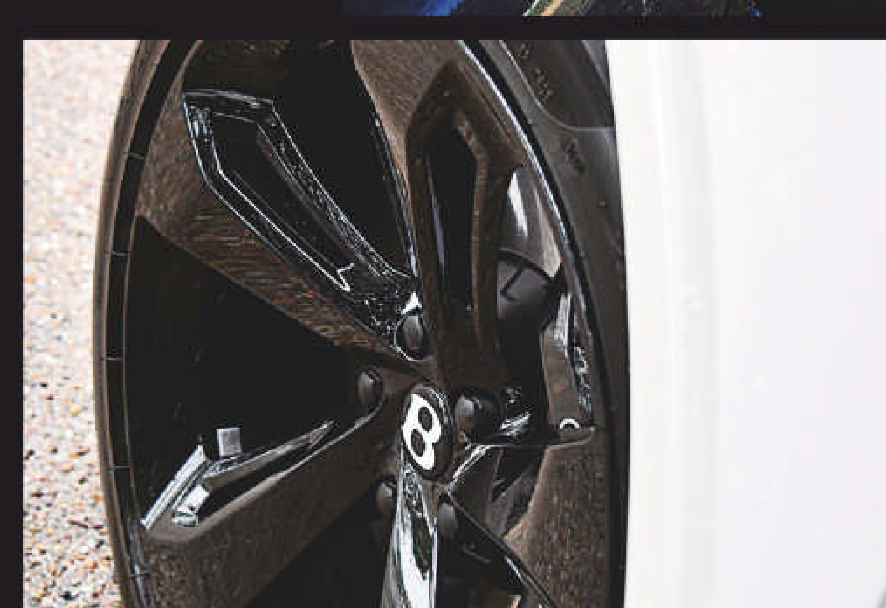




←スピードが搭載するW型12気筒はコンチネンタルGTなども搭載するお馴染みのユニット。1500rpmから900Nmのトルクを絞り出し、最高速度は306km/hに達する。



スピードは22インチのタイヤ＆ホイールが標準装備となる。スピードにはオプションでカーボンセラミックブレーキを装着することもできる。



SPECIFICATIONS

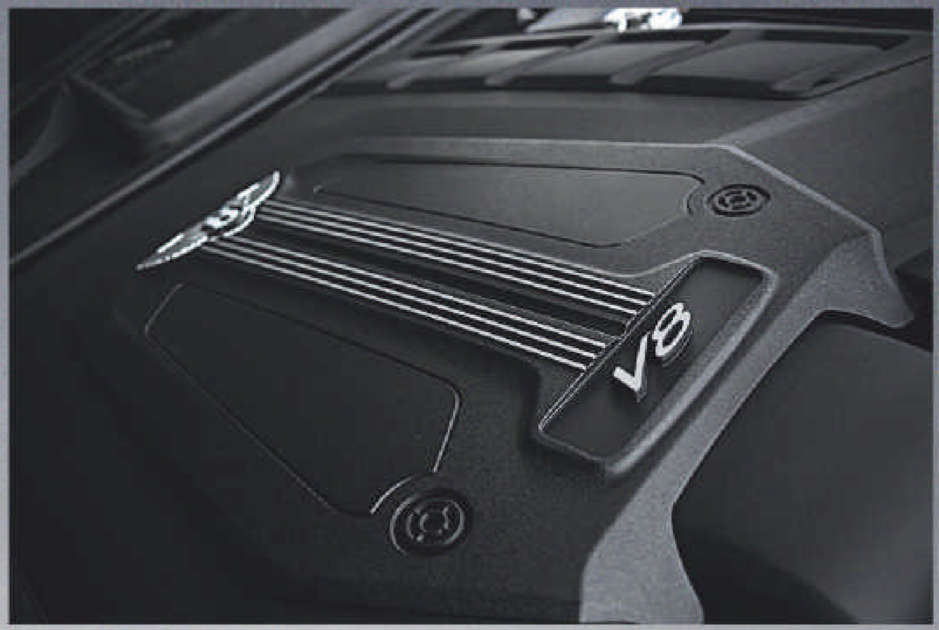
モデル名	ベントレー・ベンテイガスピード	ベントレー・ベンテイガ V8
■ボディスペック		
全長(mm)	5145	5150
全幅(mm)	1995	←
全高(mm)	1755	←
ホイールベース(mm)	2995	←
車両乾燥重量(kg)	2520	2470
■パワートレイン		
エンジンタイプ	W型12気筒DOHCツインターボ	V型8気筒DOHCツインターボ
総排気量(cc)	5945	3996
最高出力	467kW(635ps)／5000rpm	404kW(550ps)／5750〜6000rpm
最大トルク	900Nm(91.8kgm)／1750〜4500rpm	770Nm(78.5kgm)／2000〜4500rpm
■トランスミッション		
タイプ	8速AT	←
■シャシー		
駆動方式	AWD	←
サスペンション　フロント	ダブルウイッシュボーン	←
サスペンション　リヤ	マルチリンク	←
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	←
リヤ	ベンチレーテッドディスク	←
■タイヤ＆ホイール		
フロント	285/40ZR22	285/45ZR21
リヤ	285/40ZR22	285/45ZR21
■パフォーマンス		
最高速度	306km/h	290km/h
0→100km/h加速	3.9秒	4.5秒
■車両本体価格	3345万円	2269万円





伝統のクラフトマンシップと先進のテクノロジーが融合したインテリア(V8)。シートのエンブレムやダイヤモンドキルトはすべて刺繍によるものだ。

Bentayga V8



→4ℓのV8ツインターボは最高出力550psで、わずか2000rpmから770Nmを発揮する。車重はスピードよりも50kg軽い2470kgということもあり、走りは軽快だ。

ルギーニ・ウルスより1㎞／h速い、すなわちSUVでは世界最速というのがベンテイガスピードの触れ込みだ。ちなみにトランスミッションは8速AT、駆動システムは基本40対60を軸としてドライブモードや路面状況に応じてリニアに可変する。

数字にするとそれなりの差があるようにみえるV8とW12だが、実際に乗り比べると速さに特筆するほどの差異はないように思う。直線で並んで用意ドンでもすれば、速度の伸びという点でW12の側が勝るだろうか……という程度のものだ。すなわち、この両エンジンの選択基準はその速さの質ということになる。

いずれも巡航域ではベントレーに相応しい上質なマナーを備えているという前提でいえば、ベントレーらしいスポーティネスを強く感じさせてくれるのはむしろV8の側だと思う。低回転域からのアクセルオンでの応答性は高く、回転が高まるにつれての蹴り出しの力強さ、それに伴うV8らしいザラ味の効いたサウンドは、ミュルザンヌ以前の往年のOHV時代を彷彿とさせる。この元気の良さに30㎏近いノーズの軽さも加わってのハンドリングは、W12に対してはっきりと軽快だ。

両エンジンの違いは速さではない 選択基準は速さの質の違いだ。

対してW12の側はいかにもな精緻さを感じさせる始動や吹け上がり時のサウンド、全域に渡る爆発の粒立ちの滑らかさや高回転域へと向かうに連れ湧き出るパワーのしっとりと伸びやかな感触など、V8には醸せない世界がしっかりと現れている。一方でハンドリングの側はさすがにV8と比べればノーズヘビーな印象は否めない。一方で高速クルージングでは自重やエンジンの回転質感も手伝っての豊潤な感触が味わえる。

不世出のカーガイだったフェルディナント・ピエヒが拘り抜いた唯我独尊の12気筒は、今や日本ではベントレーのみのプレミアムユニットでもある。内燃機の機微や荘厳さを片時も無駄にせず味わい尽くせる、そう考えればベンテイガスピードは、今を生きるクルマ好きが手に入れられる最高の贅沢なのかもしれない。



問い合わせ／ベントレーコール ☎0120-97-7797 http://www.bentleymotors.jp/

田中哲也×荒 聖治 辛口インプレッション

Critical Judgement Vol.15

田中哲也と荒聖治、いずれも当代一流のレーシングドライバーである。そんな2人だからこそ語れる本音のスポーツカーの性能。テストの場所は鈴鹿サーキット。ここを走らせて素性を見破る。今回は注目のBMWが誇るスポーツクーペ、M4の実力を確かめた。

TESTER◉田中哲也（*TANAKA Tetusya*）／荒　聖治（*ARA Seiji*）
TEXT◉吉岡卓朗（*YOSHIOKA Takuro*）
PHOTO◉益田和久（*MASUDA Kazuhisa*）

進化の幅は大きい



ARA Seiji
荒 聖治
2004年ル・マン24時間レースでアウディ R8を駆って総合優勝した。スーパー GTでは300クラスにM6 GT3で参戦するなどBMWにも造詣が深い

TANAKA Tetusya
田中哲也
本誌おなじみのサーキットご意見番。連載「サーキットのススメ」では先代のBMW M4を駆って、全国のサーキットでテストをしてきた。



BMW M4 Coupé Competition

■走行を終えて

田中哲也（以下哲也）　初めて新型M4（コンペティション）に乗ったけど、これよく曲がるね。

荒聖治（以下荒）　たしかにそうですね。フロントがシャープで好印象ですね。前のM4はふにゃっとした動きがありましたけど、それが少なくなりました。

哲也　これまでの経験でS字ひとつ目の左でフロントが逃げるのを想定して、ステアリングを早めにきったらすごいインにつけて、遅れるどころか逆に跨げそうだった（笑）。

荒　S字で狙ったところを行くとか、デグナーのひとつ目とかすごいスパっと曲がっていけますね。

哲也　スタイリングは最初雑誌で見て、なんじゃこりゃって思ったけど実物はめちゃカッコいいしね。

荒　ひと目でわかりますし、この立体的な造形は実車を見たら、絶対納得ですよ。

■エンジンについて

哲也　踏んでいくともちろん滑るけど、510psのFRだもんね。先代は450psくらいだけど新型よりも滑るからね。だから、そういう意味では、これまでのBMWらしさを踏襲しているともいえる。M2と較べると3～4秒速いけど100ps差なら、そのくらいかな。軽快感はM2の方があったけど、フロントの入りはM4の方が良いね。

荒　新型は8速トルコンATなんですよね。先代のDCTはスポーツプラスとか選ぶと、かなりダイレクトな感じになりましたけど、今回はそれがありませんでした。最初モードを間違えたかと焦りました（笑）。

哲也　まあトルコンやったら仕方ない。言われなかったら、ちょっと遅いかな?くらいやもん（笑）。それに先代はダイレクト過ぎて、変速でリヤが出そうな感じもあったから、スムーズにつながった方がいいかも。

荒　下のトルクもあるし、むしろ楽かもしれません。

■シャシーについて

哲也　一般道もちょっと走らせてみたけど、そういう領域でもダンパーが硬くて反応がすごくいい。これサ





最高出力510psを発生する最新のS58型3ℓ直6ツインターボエンジンを搭載。ダブルバブルルーフはカーボン製で全車標準装備となる。







前はステアリングが太い印象だったけど、新型は太さも形状も全部使いやすいね。

ーキットだとちょうどいいけど……。

荒　高速道路では、その硬い足まわりのちょうど良い速度がなかなか見つからなくて、むしろスポーツプラスにした方がボディの上下動が収まって、良くなる時もあったりで難しい感じでした。

哲也　サーキットには一般道のように継ぎ目もないし、そういう場面では気になるかもね。

荒　でもそのお陰で先代のようなグラッと来る感じは格段になくなってますね。リヤにFR特有のトラクション不足がちょっとありますけど、コントロールしやすくなっています。

■電子制御について

哲也　走りながらMドリフトアナライザーでトラクションコントロールの調整が細かくできるのがおもしろい。レーシングドライバーはみんなオフで走れるけど、一般のドライバーも楽しめるような調整幅があるのはいいことだ。トラクションコントロールは10段階あるけど、オフの「0」と、ちょっと介入する「1」の違いはアクセルの踏み初めで少し感じたくらいだった。

荒　先代のM4は介入の度合いが強くて、こんなに失速するならオフの方が良いと思わせました。でも「1」ならテールを流していけます。たしかにアシストされている感はあるんですけど、失速してしまうアシストというより少し流していける弱アシストの感じです。実はレーシングカーのM4 GT4がEVOになってプログラムが新しくなったんですけど、ウエットモードとかドライモードもあって、すごく使えるようになりました。そんな最先端の制御が入っていると思います。

哲也　そうやね。タイヤのグリップやドライバーのスキルに合わせて、制御のレベルを合わせれば、上手く走れるだろうね。

荒　それとドリフトしてカウンターステアがあたっている時って、パドル操作できないんで、セレクタレバーでシフトするんですよ。普段はパドルで走っていて、瞬時にレバーに切り替えても、操作しやすいところにレバーがある。この瞬間、ああBMWいいなって思いますね。

■ブレーキについて

哲也　シケインとかでABSの介入に違和感があるクルマもあるけど、M4はタッチも含めて良かった。ブレーキが怪しいクルマはコーナーの手前でダフっとかな、とか心配するけど、それをやらなくてもいいくらいしっかりしてる。

荒　そうですね。僕は哲也さんの後に乗りましたけど、カチッとしてリニアで全然大丈夫でした。少しフロントが強すぎる印象があったので、もうちょっと4輪で止まりたいですけど。慣れない人も乗ることを考えると、これくらいがちょうどいいのかもしれませんが。

哲也　サーキットで良く曲がるってのは、一般道ではリヤに寄り過ぎだからね。

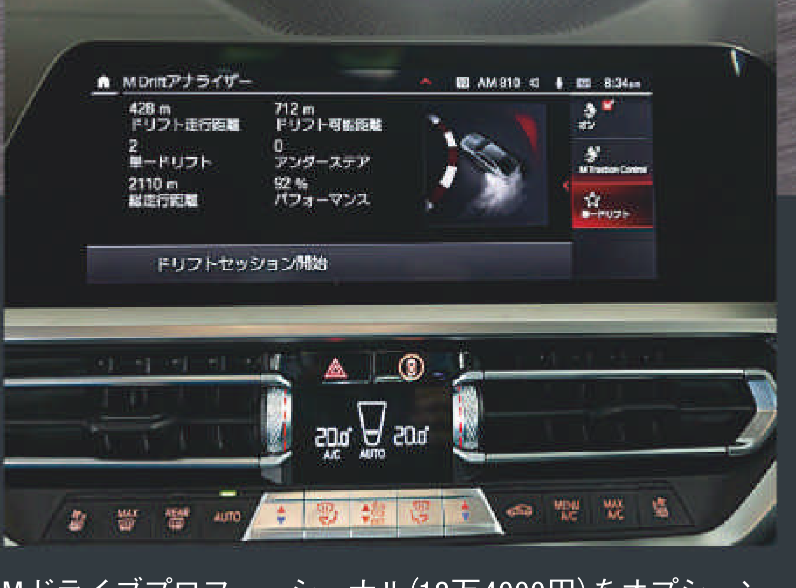
■室内について

荒　シートは僕の体格だと座面を少

ステアリングスポークに備わるMスイッチがサーキットでは扱いやすいと好評。Mカーボンバケットシートはサポートに優れ、最適なポジションも取りやすい。



BMW M4 Coupé Competition



Mドライブプロフェッショナル（12万4000円）をオプション（トラックパッケージは標準）装備するとドリフト走行評価機能のMドリフトアナライザーが備わる。

し上げると、ステアリングもペダルもぴたっと決まりますね。

哲也　今まで俺のポジションだとあんまり合わないと思ってたけど、新型は違和感がなかった。サイドサポートもしっかりしている。でもヘッドアップディスプレイ（HUD）の表示が大きすぎて、もう少し小さいとよかった。

荒　そうなんですよ。トラックモードにするとタコメーターが大きくなるんですけど、その位置が完全に目線の位置なんですよね（笑）。

哲也　HUDは基本的に好きなんだけど、あれ130Rの進入とかで、結構見にくかった（笑）。

荒　設定を変えて小さくしておけば良かったですね。

■まとめ

哲也　M4ってステアリングがものすごく太い印象だったけど、新型は太さとか形状とか赤いMスイッチとか全部使いやすかった。

荒　あの赤いM①、M②スイッチがいいですよね。走りながら簡単に2つの設定したモードを呼び出せるし、ミスなく切り替えられる。そういう走りのことがわかっている人が開発したんだろうなと思いました。特にアマチュアは走行中いっぱいいっぱいになりますから。

哲也　視線移動が多いと危ないしね。ストレートでも速いクルマや遅いクルマが混走しているような状況だと、メーターを見られないかもしれない。センターコンソールのダイヤルでモード調整するのは大変だよ。だからトラクションコントロールは別にダイヤルを付けてもいいかもね。

荒　ドリフトもリヤのグリップが高くていいです。最初浅いアングルでいきましたけど、かなり深いアングルでもいけました。

哲也　ドリフト判定機も付いているし、そんなテストは山ほどしただろうからね。どれだけ気持ちよくドリフトできるか。秋にはAWDも出るらしいけど、そうしたら一粒で二度美味しくなるかもね。

赤いMスイッチがいいですよね。走りをわかってる人が開発したんでしょう。





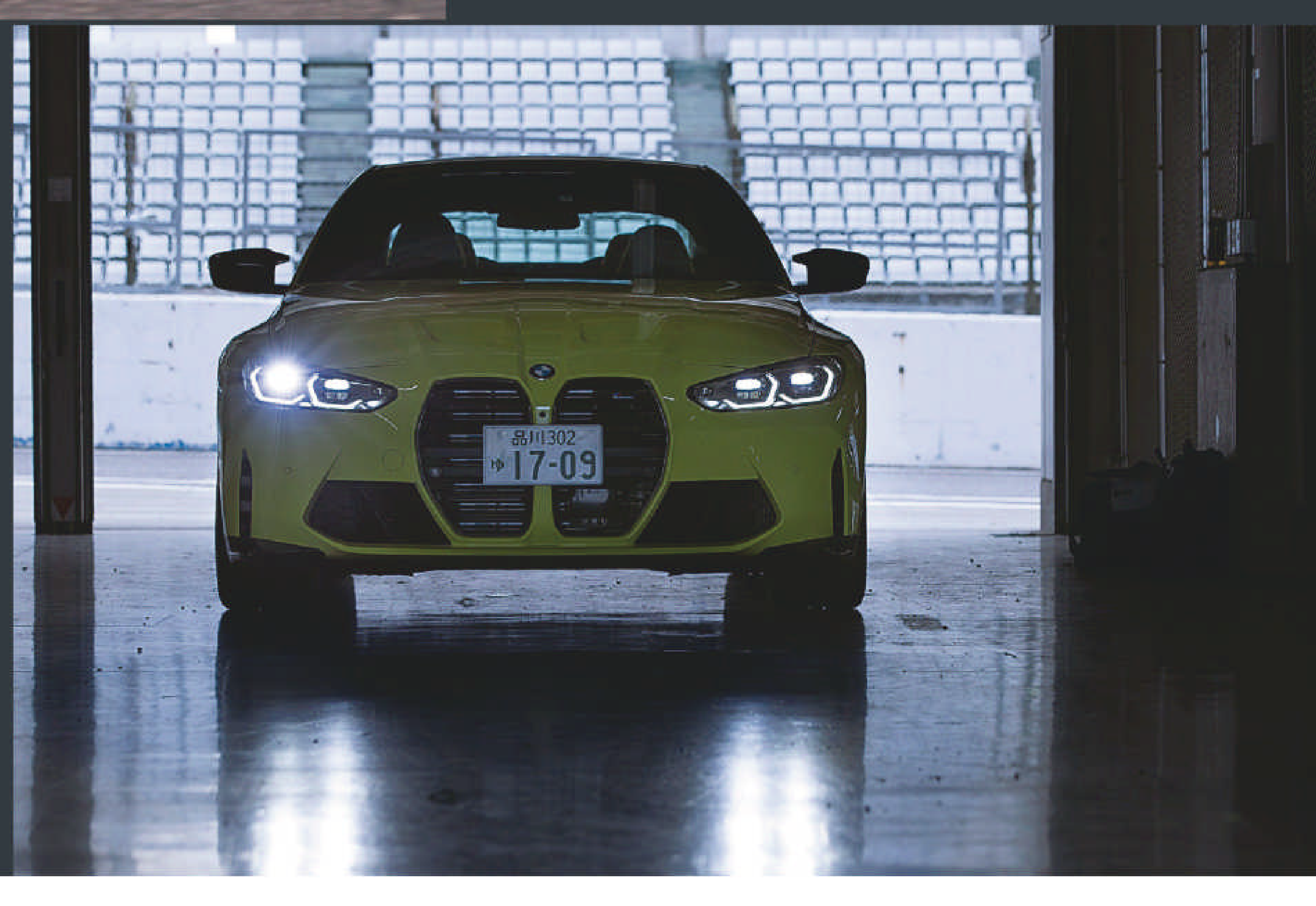
SPECIFICATIONS　BMW M4クーペコンペティション

■ボディサイズ:全長4805×全幅1885×全高1395㎜　ホイールベース:2855㎜　■車両重量:1730kg　■エンジン:直列6気筒DOHCツインターボ　総排気量:2992cc　最高出力:375kW(510ps)／6250rpm　最大トルク:650Nm(66.3kgm)／2750〜5500rpm　■トランスミッション:8速AT　■駆動方式:RWD　■サスペンション形式:Ⓕマクファーソンストラット Ⓡマルチリンク　■ブレーキ:Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ(リム幅):Ⓕ275/35ZR19(9.5J) Ⓡ285/30ZR20(10.5J)　■パフォーマンス　最高速度:250km/h(リミッター介入)　0→100km/h加速:3.9秒　■環境性能(WLTC):10.1km/ℓ　■車両本体価格:1348万円





オプションのMカーボンセラミックブレーキ(107万5000円)が装着されていた。サイドシルにはM4ロゴがあしらわれる。



問い合わせ／BMWカスタマー・インタラクション・センター　☎0120-269-437　https://www.bmw.co.jp/



Lamborghini Urus Graphite Capsule

十六の個性

コロナ禍をモノともせず突き進むランボルギーニ。堅調を支えるのは間違いなくウルスによる販売台数だろう。そのウルスに新たなる選択肢グラファイトカプセルが追加された。類を見ない個性的なスーパーSUVの真価を探った。

CLOSE-UP ❶

REPORT◉吉岡卓朗（*YOSHIOKA Takuro*）　PHOTO◉小林邦寿（*KOBAYASHI Kunihisa*）

男子たるもの——と書くとこのジェンダーレスな時代に昭和的錯誤感が滲んでしまうが、やはりミリタリーものに格好良さを感じてしまう人は多い。ミルスペックと聞くと、その性能を使わなくてもどこか安心に感じたりもする。今回取材したマットブラックのウルスを前に、そんなことを思った。

ウルスに追加された新たなる限定車はグラファイトカプセルと呼ばれるパッケージだ。選べるボディカラーはホワイト、ブラックそしてグレー2種類の4色で、そのすべてがマット調なのが特徴だ。しかも4色のボディカラーだけでなく、差し色としてアクセントカラーも4色用意される。アクセントカラーはご覧のとおり、フロントスプリッター、前後ドア下部、リヤウイングなどのエッジ部分を効果的に彩り、都合16種類の色の組み合わせを楽しめる。

試乗したウルスはNero Noctis Mattというマットブラックに、Verde Scandalという蛍光グリーンのアクセントの組み合わせ。まさに実弾を思わせる凄みのある佇まいは、元来ランボルギーニが放っているオーラがさらに増しているようだ。

個性的なのはエクステリアだけではない。ドアを開けて圧倒された。ステアリングリムの全周がアクセントカラーの蛍光グリーンになっているのだ。さらにドアトリムやアルカンターラシートなど室内のいたる所が鮮やかな蛍光グリーンで彩られている。ちなみにこのアルカンターラシートはベンチレーション付きで、先に登場したパールカプセルや、このグラファイトカプセルのみ選択可能なオプションである。

今回は夕暮れの都内で撮影したが、緊急事態宣言の発出前の人出もあって、多くの街行く人に振り向かれてしまった。このマットブラックのランボルギーニがただ者ではない感を醸していたからだろう。最高出力650ps、最大トルク850Nmを発揮する4ℓV8ツインターボは2・3tのボディを軽々と運ぶ。その走りはもちろんスーパーSUVを標榜するウルスそのものだ。

実は筆者はかつて勤めていた映像制作会社で、社用車をマットブラック仕様にしたことがある。併走撮影時に映り込みを少なくするためだ。本場ハリウッドなどのカーアクションで使用されるカメラカーは当然マットブラックである。だが予算の都合で社用車はラッピングだった。もちろん剥がして元のカラーリングにすることもできるので改造車扱いにならないし、価値の保全という意味では有効だった。

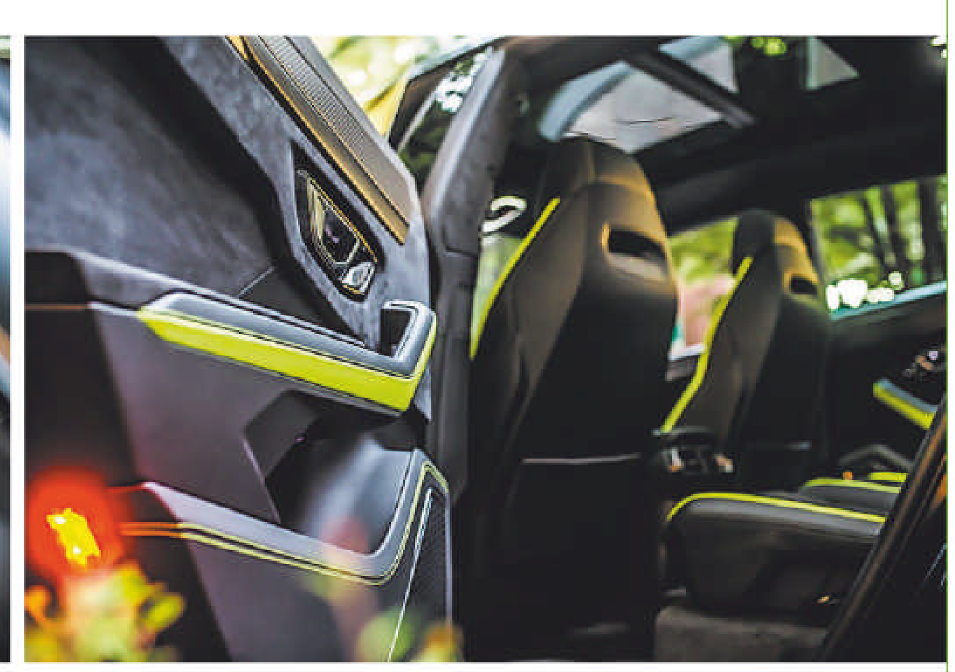
しかし個人的にはドアを開けた際に覗く地の黒を寂しく感じていた。



新登場のブラッククロム仕上げのエキゾーストパイプ。これもグラファイトカプセル限定の装備となっている。







アクセントカラーがハッとさせる室内もまたグラファイトカプセルの魅力だ。特にステアリングはテスト車のような蛍光グリーンを選ぶと、いつでも特別なクルマに乗っていることを思い出させてくれる。







試乗車は随所にアクセントカラーの蛍光グリーンが塗られていた。ベースのマットブラックにマッチして、サイバーな印象を与えるコンビネーションだ。配色は16種類から選択できる。



その点、このグラファイトカプセルはメーカー自製なので、当然ドアを開けてもリヤゲートを開けても一部の隙もない。ガソリンスタンドのスタッフが「これ、ラッピングじゃない！」と驚いてくれた。この本物感、それが嬉しい。ランボルギーニの販売台数を一気に押し上げたウルスだからこそ、すれ違うウルスとは異なる個性を持ちたい。この特別仕様はそういうカスタマイズを自動車メーカー自らやってくれるという点が、なんとも心強い。

ところで今回試乗したウルスはドライブモードのANIMAが自慢だが、そのモード数がこれまでの6モードではなく、4モードしかなかった。ストラーダ、スポーツ、コルサ、ネーヴェのみで、砂漠モードのサッビアやラフロードモードのテラが選択できなかった。寡聞にして知らなかったのだが、これらのオフロードモードはオプション扱いなのだ。今回のグラファイトカプセルは都市部をメインに用意された試乗車のため、砂漠やラフロードのモードは選択されていなかった。たしかにこの美しくも凄みのあるカラーリングは都市部でこそ輝くというものだ。

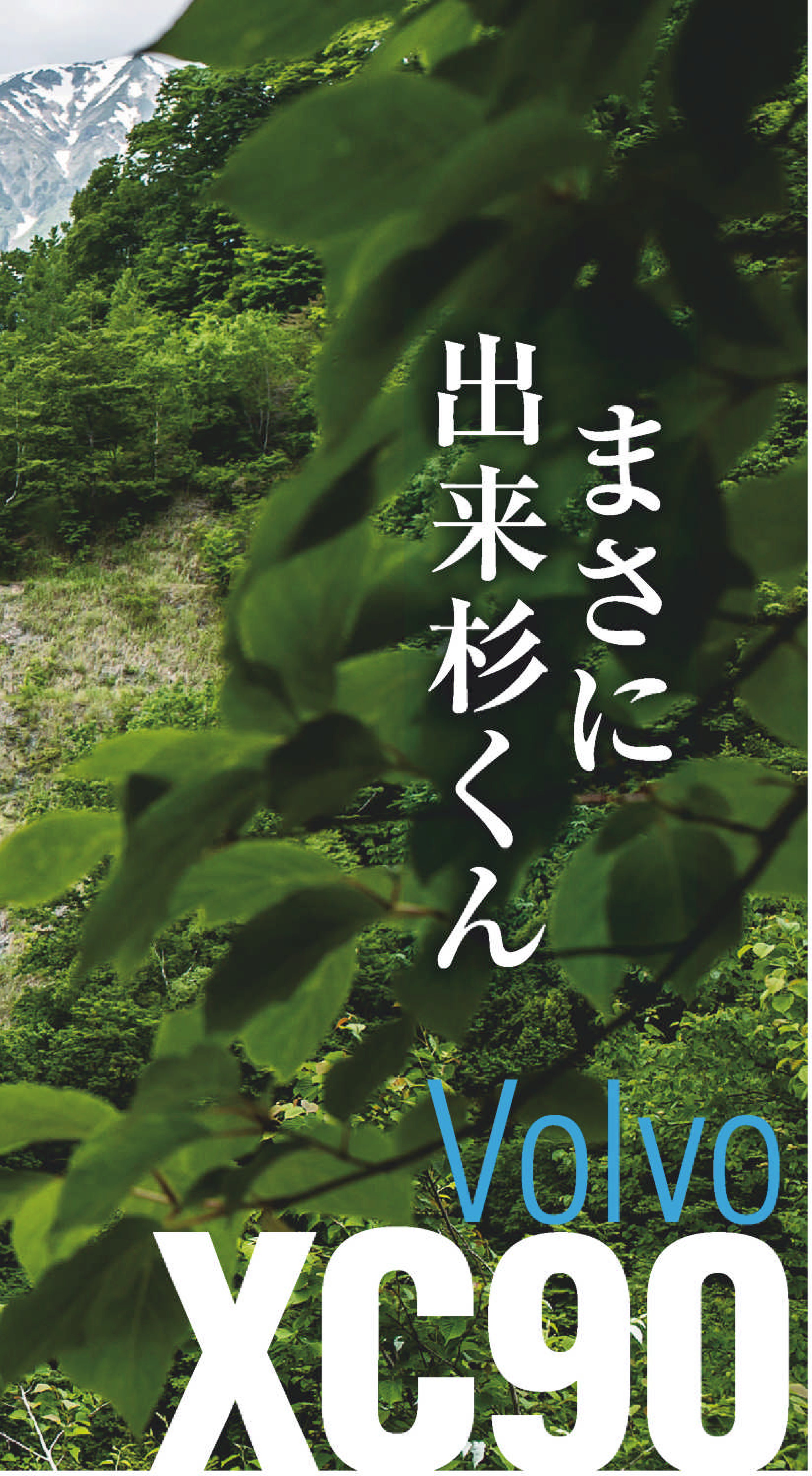
グラファイトカプセルのオプション価格は公表されていない。もしも興味のある方はぜひディーラーに足を運んで問い合わせて欲しい。

SPECIFICATIONS

ランボルギーニ・ウルス・グラファイトカプセル

■ボディサイズ：全長5112×全幅2016×全高1638㎜　ホイールベース：3003㎜　■車両重量：2200kg　■エンジン：V型8気筒DOHCツインターボ　ボア×ストローク：86×86㎜　総排気量：3996cc　最高出力：478kW（650ps）／6000rpm　最大トルク：850Nm（86.7kgm）／2250〜4500rpm　■トランスミッション：8速AT　■駆動方式：AWD　■サスペンション形式：Ⓕ&Ⓡマルチリンク　■ブレーキ：Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ（リム幅）：Ⓕ285/45ZR21（9.5J）Ⓡ315/40ZR21（10.5J）　■パフォーマンス　最高速度：305km/h　0→100km/h加速：3.6秒　■環境性能（EU複合モード）燃料消費率：12.7ℓ/100km　CO_2排出量：325g/km

問い合わせ／ランボルギーニ カスタマーサービスセンター　0120-988-889　https://www.lamborghini.com/jp-en



まさに出来杉くん

Volvo XC90 Recharge Plug-in Hybrid T8 AWD



長野・善光寺の参道を行くXC90。今回は約270kmを走行してトータル14.5km/ℓという好燃費を記録した。

CLOSE-UP ❷

REPORT◉永田元輔（*NAGATA Gensuke*）
PHOTO◉小林邦寿（*KOBAYASHI Kunihisa*）

昔から魅力的なワゴンを送り出してきたボルボは、現在3車種のSUVをラインナップし、そのすべてが電動化されている。7シーターという最大級のボディを持つXC90のPHVで金沢〜長野270kmのロングドライブを敢行、その実用性と快適さを確かめてみた。

世界中のメーカーが電動化に舵を切ると宣言している中、その最先端を行っているのがボルボだろう。現在のセダン、エステート、SUVのラインナップすべてのグレードにモーターが搭載されており、「全電動化」をすでに実現。またそのハイブリッドも48Vのマイルドハイブリッドと、リチャージと呼ばれるプラグインハイブリッドの2種類を選択肢として用意するという完璧ぶりである。今回はその中でも最大級のボディを持ちながら12・8km／ℓの燃費を実現するXC90リチャージで、金沢〜長野のロングドライブを試みた。

2代目となる現行型XC90が登場したのは2014年のことだからもう7年目となるのだが、シンプルなラインとモダンなディテールで構成されるデザインは、未だに斬新だ。インテリアも然りで、縦型の大型モニターやクリスタルシフトノブなどが美しくレイアウトされ、実に上質な空間となっている。エンジンは2ℓ直列4気筒とボディの大きさを考えれば驚くほど小さいが、ターボとスーパーチャージャーによりエンジンだけで318ps／400Nmを発揮し、さらにフロント34kW、リヤ65kWのモーターが加勢するという、フルドーピングと言えるパワーユニットを持つ。

センターコンソールのスターターを捻るとスタンバイ状態となり、Dレンジに入れればXC90は軽やかに動き出す。もちろんエンジンは始動せず、モーターの力だけで滑るように走る。金沢から長野へはナビゲーションに聞くと北陸自動車道を経由して上信越自動車道というルートを案内されるのだが、それではつまらないので一般道を南下して飛騨・高山方面を経由するコースを走ることにした。

市内をずっとEVで走行し、山道に入る。かなり急な登り坂も続くのだが、一向にエンジンが始動する気配はない。スタートから1時間以上経過した時点でようやくバッテリーがなくなりエンジンがスタートした。この時点での走行距離は36・4km。カタログでのEV走行可能距離は40・6kmとあるから、達成率は相当に高い。平坦な道であればEVで40km以上は走れるのではないか。これならば日常のほとんどの用事はエンジンをかけずに済んでしまうはずだ。

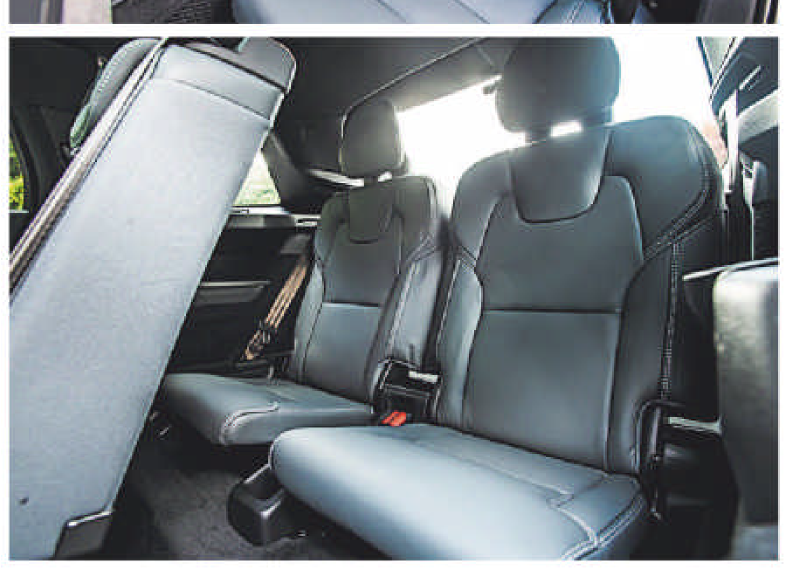
→縦型の大型モニターやフルデジタル式メーターを採用したインパネはクリーンな美しさ。オレフェス社製のクリスタルシフトノブはリチャージ・プラグイン・ハイブリッドとB6インスクリプションに標準装備。





↓広大な室内は折り畳み式の3列目シートも備えるため、最大で7人での移動も可能だ。その際でも荷室スペースは確保される。







ハイブリッド走行となっても静粛性の高さ、振動の少なさは変わらずで、その後も走行状況によってエンジンはしばしば停止と始動を繰り返すのだが、それもほぼ気付かないレベル。アクセルを踏んだ量に応じて必要十分なトルクとパワーをエンジンとモーターが協力し合って提供する、という感じだ。確かに超高性能エンジンのようにドラマチックな盛り上がりや官能性は薄い。だが日常使いのSUVとしてこれ以上の性能はもはや過剰だと言えるだろう。

全長4950㎜、全幅1960㎜という大柄な体格にも関わらず、ボディの見切りが良いので狭い道でも苦もなく運転できるし、途中で岩が転がる河原にも入ってみたが、オフロードモードを選んでアクセルを僅かに踏むだけで楽々と踏破してしまった。極低回転で発するトルクの太さは、モーターの恩恵だろう。SUVにモーターを組み合わせるのは燃費以外のメリットも大きいのだと実感する。

松本からは長野自動車道に乗り、長野市を目指す。高速での安定感は言うまでもなく、優れたACCのおかげで高速道路でのストレスも最小限だ。結局この日の走行距離は270・4㎞となり、総合燃費は14・5㎞／ℓだった。PHVの燃費は充電電力分をどう考えるかという課題はあるが、とりあえずカタログ上のWLTCモード燃費12・8㎞／ℓを大きく上回ってくれたのである。

上質なデザインと空間、高い実用性と快適性に優れた走りと経済性。これ以上SUVに望むものがあるだろうか。まさにドラえもんの出来杉くん如きオールマイティな1台である。



2ℓの直4エンジンにターボチャージャーとスーパーチャージャーを装着し、318ps/400Nmを発揮する。さらに前後にモーターを加える。

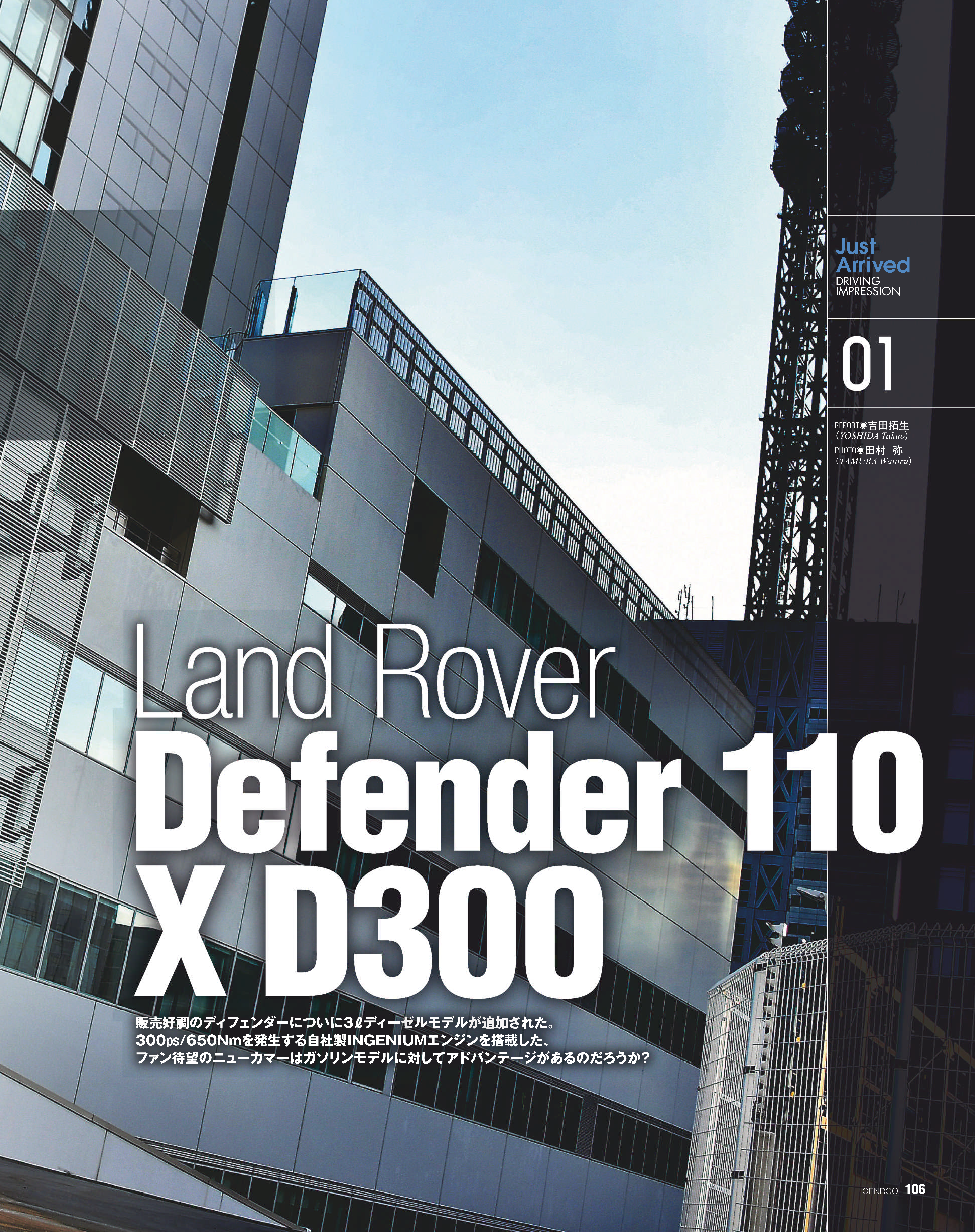


SPECIFICATIONS

ボルボXC90プラグインハイブリッド T8 AWDインスクリプション

■ボディサイズ：全長4950×全幅1960×全高1760㎜　ホイールベース：2985㎜　■車両重量：2370kg　■エンジン：直列4気筒DOHCターボ＆スーパーチャージャー　排気量：1968cc　最高出力：233kW（318ps）／6000rpm　最大トルク：400Nm（40.8kgm）／2200～5400rpm　■モーター　最高出力：Ⓕ34kW／2500rpm Ⓡ65kW／7000rpm　最大トルク：Ⓕ160Nm／0～2500rpm Ⓡ240Nm／0～3000rpm　■トランスミッション：8速AT　■駆動方式：AWD　■サスペンション形式：Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク　■ブレーキ：Ⓕ＆Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ：Ⓕ＆Ⓡ275/40R21　■燃料消費率：12.8km/ℓ（WLTC）　■車両本体価格：1139万円

問い合わせ／ボルボお客様相談室
0120-922-662
http://www.volvocars.com



Just Arrived
DRIVING IMPRESSION

01

REPORT◉吉田拓生
（*YOSHIDA Takuo*）
PHOTO◉田村　弥
（*TAMURA Wataru*）

Land Rover
Defender 110 X D300

**販売好調のディフェンダーについに3ℓディーゼルモデルが追加された。
300ps/650Nmを発生する自社製INGENIUMエンジンを搭載した、
ファン待望のニューカマーはガソリンモデルに対してアドバンテージがあるのだろうか？**

泰然自若の王者

約1年前に上陸を果たしたランドローバーの新型ディフェンダー110。このクルマが今現在、大人気となっている事実はデビュー当初から簡単に予測できたことだ。

ランドローバーのオリジナルの血統を受け継ぐモデルの、約70年ぶりにして初めての完全刷新。それは今をときめくクロスカントリーSUVのアイコン的な存在でもある。ライバルと目されるメルセデスGクラスと並べてみると、同じくらいのインパクトがありながら、実際のスタートプライスはGクラスの半分程度という身近さもウケているに違いない。

ポテンシャルも印象的だ。新開発のモノコックボディを与えられた新型ディフェンダーの走りには、他のランドローバーとは一線を画す軽快さが込められている。先代のディフェンダーがマニア垂涎のミリタリーライクな1台だったとすれば、新型はその武骨な意匠を引き継ぎつつ、性能的には想像以上にモダンなクルマへと進化しているのである。

デビュー当初からおおよそ弱点が見当たらなかった新型ディフェンダー110。もしその購入を踏みとどまった人がいるとすれば、考えられる理由はただひとつだけ。ディーゼルエンジン搭載モデルの登場を待ったということではないだろうか？

彼の地には2ℓと3ℓのMHEV

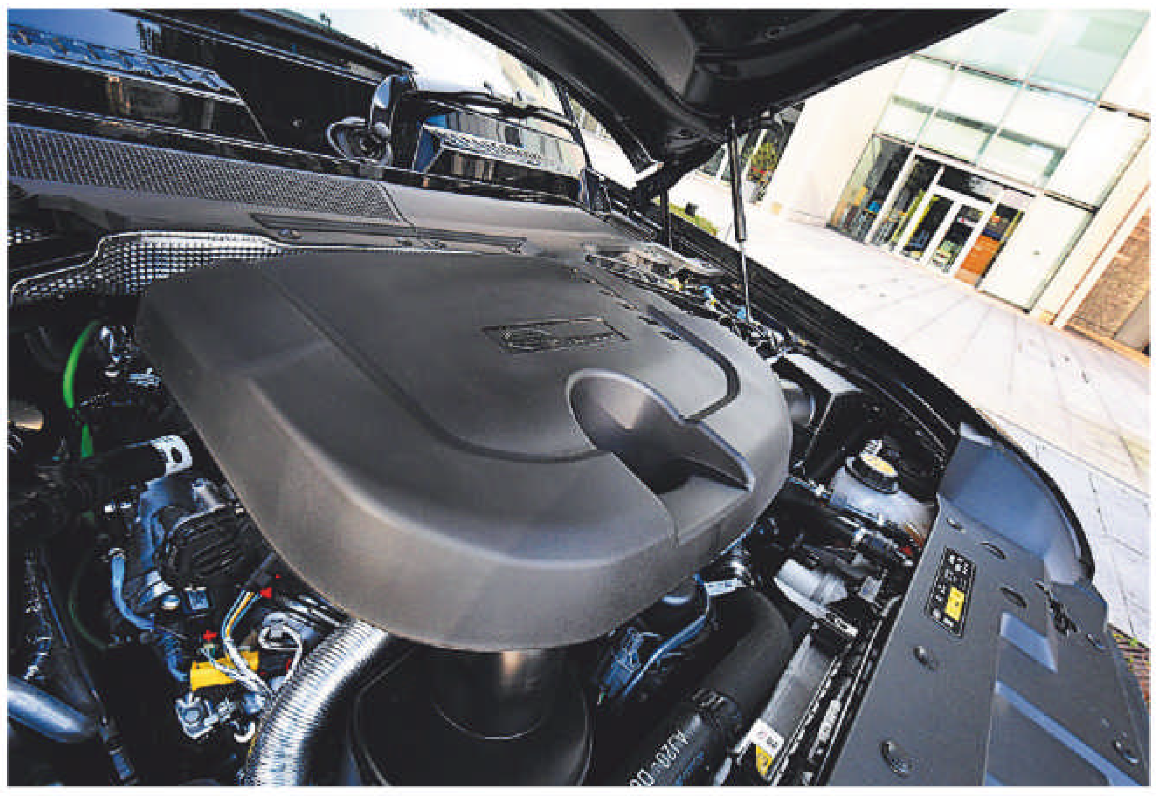




Land Rover
Defender 110 X D300

ディーゼルを搭載した新型ディフェンダーが存在していることはＵＫのサイトに出ている。そのいずれかが追って本邦導入されることだって容易に想像がつくはずだ。
　ヨーロッパ製のディーゼルエンジン車は、日本ではいまひとつパッとしないまま人気が下火になってきている。だが副変速機が付くような本格的なクロカン４駆を所望するマニアは今なお、選べるならディーゼルを希望するに違いない。クロカン４駆とディーゼルはタフなイメージで結ばれているし、ランニングコストも安い。また最高出力よりも低速トルクが重要視されるオフロードの世界においてディーゼルの方が偉いのは当然という見方もある。
　２ℓ４気筒のガソリンエンジン、Ｐ３００を搭載した新型ディフェンダー１１０のデビューからちょうど１年後に追加された待望のディーゼルモデルは３ℓの直６ターボ、つまりＤ３００の方だった。48ＶのＭＨＥＶが組み込まれていることからもわかるように、Ｄ３００はガソリンのＰ３００のも上位モデルとしてラインナップされることになる。
　さらにディフェンダーシリーズ全体としては、２種類のエンジンを搭載した１１０の他に、伝統的な３ドアモデルである90の４気筒ガソリン





5月にラインナップに追加された48V MHEVシステムを採用した3ℓ直6ディーゼル搭載モデル。試乗車にはグッドイヤー・ラングラーが装着されていた。







10インチのタッチスクリーンを搭載する、最新インフォテイメントシステム「Pivi Pro」は直感的な操作が可能だ。

待ちに待ったディーゼル搭載モデルは期待以上に素晴らしい性能を披露した。

モデルが加わったばかりだ。

さてディフェンダー110の本命と言われて久しい（？）D300。その完成度はどうだったのか？ 今回我々が試乗したのは最上級グレードである110X D300だった。

エンジンを掛けた後でも、室内にはディーゼルらしからぬ静寂が残されていた。走りはじめのスッと軽く滑り出す様子は以前ドライブしたガソリンモデル、P300に似ていた。しかしそこからスロットルを踏み込んでいった時の力強さは、明らかに違っていた。

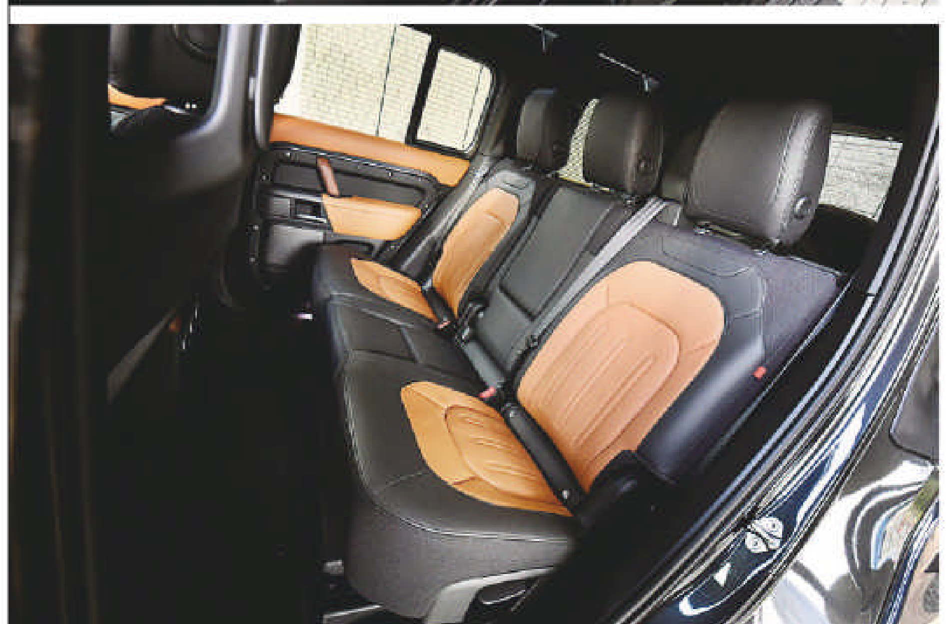
どちらのエンジンも最高出力こそ300psで一緒なのだが、最大トルクは3割以上もディーゼルの方が大きい。しかもその発生回転数が低いので、2tを軽く越える車重相手でもまったくストレスを感じない。

またディーゼルエンジン自体の回転フィールにも「さすが直6！」と讃えたくなるようなスムーズさが感じられた。現行イヴォークのデビュー当初に搭載されていた2ℓ直4（D180）は、言うなれば「まんまディーゼル」といったテイストだった。ところがD300のマナー（音や振動）はガソリンユニットのそれを思わせるのだ。

ちなみに48Vのマイルドハイブリッドは発進時のみ推進力をプラスすると説明されている。だが直6ディーゼルターボのトルクに紛れてしまっているのか、その仕事ぶりを感じ取ることは難しかった。

街中を走っていて、ストップ＆ゴーを繰り返すようなシーンでもD300ユニットは賢いパワーデリバリーに徹し、車体の重さを感じさせない。またアイドリングストップからの再始動でも、B-SG（ベルト駆動スタータージェネレーターモータ





上位グレード「X」にはウィンザーレザー＆スチールカットプレミアムテキスタイルシートが標準装備。



ビーチサンダルを履いているが如く水中時のステアフィールは秀逸だった。



カメラ画像を合成することでボンネット下の路面状況をリアルタイムで確認できるClear Sightグラウンドビューは悪路走行時に役立つ装備だ。

ー）のおかげでいつの間にかエンジンが掛かっているような感じだった。

一方、高速道路におけるディフェンダー110X D300は、いよいよディーゼルかどうかもわからないほど静かに走り、スロットルオフではコースティングのように抵抗感なく進む。高速走行中のレブカウンターは、いつも1200rpmくらいを指していたので「静かで当然」という言い方もできるわけだが。

1200rpmと聞くと、再加速するときのシフトダウンで少しくらいギクシャクしそうなものだが、実際にはそんな素振りもなかった。8速ATが瞬時に最適なギヤを選び、滑らかに駆動を繋げてくれるのだ。

一方、足まわりに奢られたエアサスとのマッチングについても、ディーゼルの方が車重があるからかガソリンモデルより馴染みがいいと感じた。10年くらい前までのエアサス車によくあったフワフワした感じもないし、段差を乗り越えた時にバシンッと衝撃が走ることもない。

ランドローバーは新型ディフェンダーのモノコックボディについて「他社の最も高剛性のラダーフレーム車の3倍のねじり剛性を実現」と謳っていた。ラダーフレームの場合ねじれをロードホールディングの一助とすることが当たり前なので一概には言えないのだが、ディフェンダーのボディが恐ろしく硬いことは疑いようのない事実だ。



徹底的に硬いボディを作り上げて、ストロークたっぷりのエアサスと組み合わせたディフェンダーのシャシーは、生来の軽快さも手伝ってとてもスポーティだ。ステアリング裏にシフトパドルもないし、テレインレスポンスのモードにスポーツモードが用意されているわけでもない。けれどワインディングを気持ちよく走るためのポテンシャルはちゃんと込められているのである。

今回箱根で開催されたディフェンダー試乗会の白眉は、オフロードコースの途中に設けられた「池越え」だった。よくイギリス本国のランドローバーのムービーなどでは渡河風景が出てくるのだが、日本における試乗会では珍しいタスクといえる。

新型ディフェンダーの90㎝という渡河限界に対し、池の水深は20㎝程度。しかもモニターにはリアルタイムで水深が表示されるので、安心感は非常に高い。

さらに興味深かったのは、新型ディフェンダーのステアリングフィールが水の中でもリニアだった点である。池を通過する途中にタイヤが水中の石のようなものを踏んだ時でもその感触がわかるのだ。それはまるでビーチサンダルで川の中を歩いている時のそれに似ている。

クルマで水の中を渡るなんて普通は考えもしないことだと思う。けれど年を追うごとに異常になっていく気象や災害のニュースを目の当たりにするたびに、緊急を要することも



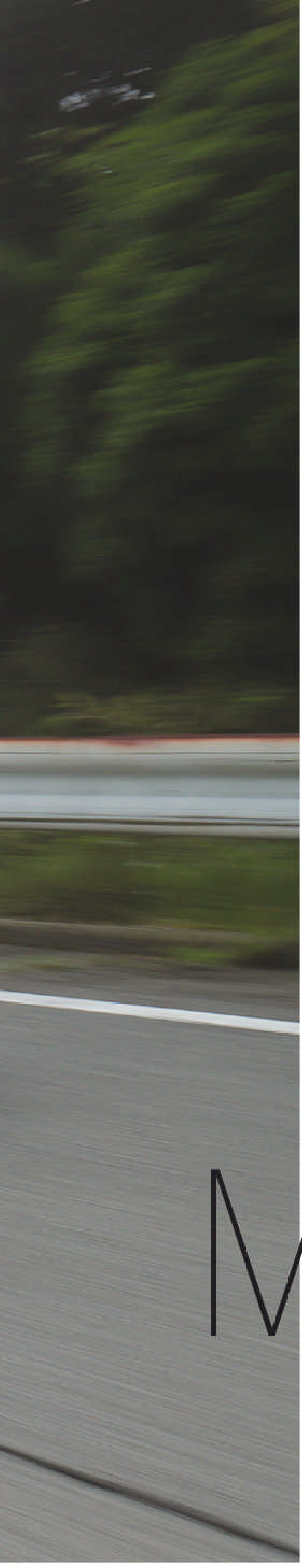
Land Rover
Defender 110 X D300

あるのかもしれないというくらいの意識にはなってきている。
　ランドローバー好きの友達が以前、東日本大震災の直後、先代のディフェンダーがずいぶんと売れたことを教えてくれた。クルマをライフラインとして考える人が実際にいるのだ。その場合ディフェンダーは最良の選択肢だと思う。有事には電気を要するハイブリッド的なものは役に立たないだろうが、Ｄ３００のようなマイルドハイブリッドなら障害にはならないだろう。
　少し話がそれてしまったが、直列６気筒ターボのディーゼルＭＨＥＶ、Ｄ３００は、ディフェンダー１１０の完成度をさらなる高みまで引き上げたと言っていいだろう。つい先ごろイギリス本国では ディフェンダーの５ℓのＶ８モデルが発表されたが、クルマの性格を考えればＤ３００こそがベストだと言い切れる。
　一方ガソリンとディーゼルの価格差を１１０Ｓでチェックしてみると62万円しかないことがわかる。しかもこの差は燃費や燃料代によって徐々に詰まっていく類のものだ。
　Ｄ３００の登場で新型ディフェンダーを取り巻くシーンがさらに活性化することは疑う余地がない。

SPECIFICATIONS
ランドローバー・ディフェンダー110 X D300

■ボディサイズ:全長4945×全幅1995×全高1970㎜　ホイールベース:3020㎜　■車両重量:2420kg　■エンジン:直列6気筒DOHCディーゼルターボ　総排気量:2993cc　最高出力:221kW(300ps)／4000rpm　最大トルク:650Nm(66.3kgm)／1500～2500rpm　■トランスミッション:8速AT　■駆動方式:AWD　■サスペンション形式:Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク　■ブレーキ:Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ:Ⓕ&Ⓡ225/60R20　■車両本体価格:1171万円

問い合わせ／ランドローバーコール　0120-18-5568　https://www.landrover.co.jp/



加速する伝説

MINI JCW

**MINIが新たな進化を遂げたのに伴って、
ジョンクーパーワークス（JCW）も生まれ変わった。
内外装を刷新してよりスポーティな印象となったほか、
コネクティビティの充実や先進の運転支援装置も備わるなど、
全方位に渡ってその魅力を大きくアップしている。**

REPORT◉山田弘樹（*YAMADA Kouki*）
PHOTO◉森山良雄（*MORIYAMA Yoshio*）

MINIがいつまでもMINIであり続けるために。今年の春、第三世代となる現行MINIは、2度目となる進化を遂げた。そして今回は、その中でも最もパワフルでハイエンドなモデルとなるJCW（ジョンクーパーワークス）を、オーソドックスな3ドアハッチと、その対極的にあるアバンギャルドなコンバーチブルの2台で試した。

JCWの変更点でまず伝えるべきは、前後のバンパーデザインがよりアグレッシブになったことだろう。特にフロントバンパーは、コンベモデルのシングルフレームグリルを大胆にメッシュ化することで、よりJCWの性能を直感させる新意匠となった。さらにその両脇にはエンジン及びブレーキの冷却効率を高める専用のエアインテークを装着し、バンパー下にもフロント・スポイラーを付け加え、全体の印象を引き締めた。

対してリヤバンパーはディフューザーライクなフィニッシュで視覚的にその厚みを相殺し、フェンダーアーチからの流れを上手にまとめた。

ちなみに今回の進化において、JCWは動力性能的な変更を一切施されていない。しかしその走りは今なお新鮮で力強く、むしろ速さに対してアピアランスが、追いついてきたという印象を持った。

シートに座り、ドアを閉めた瞬間から始まるMINI最速モデルの世界観。気密性の高い室内で、赤く塗られたトグルタイプのスターターを押すと、2ℓ直列4気筒ターボが〝ブン！〟と勇ましく目を覚ました。

太めのグリップを握り、ハンドルを切る。剛性の高いステアリングシャフトを通して、路面の様子が手のひらにしっかりと、しかし雑味なく伝わってくる。ノーマルモードでは可変ダンパーの初期追従性が高く、18インチタイヤの入力をうまく吸収してくれるから、その乗り心地は至って快適だ。しかしJCWがそのキャラを一番色濃く発揮するのは、当然スポーツモードに入ってからである。

ダンパーは主に伸び側減衰力を強めるのだろう、コーナーでは縮み側のしなやかさは保ったままインリフトを押さえ込み極めて軽快にターンする。そこにはかつてのような、多少の突き上げを許してでもフロントをねじ込む強引さはない。路面のうねりを巧みにいなしながらロールを押さえ、吸い込まれるように曲がる新世代のゴーカートフィールである。

そしてコーナーの立ち上がりからアクセルを踏み込めば、2ℓターボが痛快に弾ける。320Nmのトルクを受け止め切る8速ATは、低いギヤではその勢いをスポイルすることなく高回転までこれを一気に吹け上がらせ、シフトアップでは〝ヴォッ〟という短い点火カットから、次のギヤへと素早くシフトする。そして高いギヤに行くほどメカニカルサウンドとエキゾーストサウンドを美しくユニゾンさせて、ドライバーの気持ちを高揚させてくれる。

走り込むほどに一体感が増し、そ



↑インテリアは大きくイメージが変わった。丸型のセンターモニターには8.8インチのタッチスクリーンを装備し、メーターは5インチのマルチ・ディスプレイとなっている。



↑モニター表示のデザインも刷新された。様々なインテリジェントサービスやアプリも楽しむことができる。



↑新型の大きな特徴がMINI APPだ。アプリをダウンロードすることで車外からの車両位置検索やドアのロック／アンロック、ベンチレーション起動なども可能となる。



→ヘッドレスト一体型のスポーツシートは優れたホールド性と快適性を両立。シートバックにはJCWのロゴが入れられる。



特徴的なユニオンジャックデザインのテールライトは受け継がれている。センター出しのマフラーは径が10mm拡大した95mmとなり見た目もサウンドも迫力アップ。ルーフとドアミラーはチリ・レッド塗装だ。



SPECIFICATIONS THE NEW MINI JCW.[THE NEW MINI JCW Convertible.]

■ボディサイズ:全長3880×全幅1725×全高1430[1415]mm ホイールベース:2495mm ■車両重量:1290[1400]kg ■エンジン:直列4気筒DOHCターボ 排気量:1998cc 最高出力:170kW(231ps)/5200rpm 最大トルク:320Nm(32.6kgm)/1450〜4800rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:FWD ■サスペンション形式:Ⓕマクファーソンストラット Ⓡマルチリンク ■ブレーキ:Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:Ⓕ&Ⓡ205/40R18 ■パフォーマンス 0→100km加速:6.1秒 ■車両本体価格:482[538]万円〜



18インチのJCW専用ホイール(JCW 3door John Cooper Works Trim)を装着。フロントブレーキは対向4ピストンが備わる。

サイドスカットルのJCWエンブレムはウインカーを内蔵した新デザインとなった。





クーペとコンバーチブルに機能的な差異はない。20km/h以下であれば走行中でもルーフの開閉が可能。サンルーフモードも備わる。

2ℓの直4ターボエンジンは231ps/320Nmを発揮。1290kg(3ドア)のボディをゴーカート気分で走らせることができる。



の名の通り車体が小さく感じられてくる3ドアハッチのJCW。対してコンバーチブルはボディ剛性の低下が一番気になる所だったが、これが驚くほどラブリーな乗り味だった。

オープントップとなったボディをバランスさせるべくその足まわりは3ドアよりもさらにしなやかにセットされており、その分ゴーカートフィールは穏やかになるものの、シャシー全体で231psを捉えきる。

室内で聞こえたサウンドが直接耳に届くとその高性能感は倍増され、もちろん飛ばしても痛快だが、ゆっくり走らせても最高なのである。

今回MINIは8・8インチのカラーディスプレイを得て、デジタル世代に対応。「MINIコネクト」でキーのオン/オフやライトオンが遠隔操作できるようになるなど、その先進性を徐々に拡張させてきた。

しかしたとえ完全に手放しで運転できる時代が来たとしても、MINI JCWはアナタが自らステアリングを握り、アクセルを踏み込んでくれることを一番に望むことだろう。そんな気がした、楽しい試乗だった。

問い合わせ/MINIカスタマー・インタラクション・センター 0120-329-814 https://www.mini.jp



Just Arrived
DRIVING IMPRESSION
03

Maserati Ghibli Hybrid

グリーンなツアラー



マセラティ初のハイブリッドはスポーツツアラー、ギブリである。2ℓターボに48Vシステム、BSG、eブースターを組み合わせ、省燃費とパフォーマンスを両立した意欲作である。ギブリの新基準となるモデルの実力を確かめた。

REPORT◉大谷達也（*OTANI Tatsuya*）　PHOTO◉平野　陽（*HIRANO Akio*）

今年2月にマセラティ・ジャパン代表に就任したグレゴリー・ケイ・アダムズ氏。彼にブランドの特徴について訊ねたところ、こんな答えが返ってきた。

「マセラティはフェラーリのようなピュアスポーツではなく、グランツーリスモ（GT）です。そしてGTはピュアスポーツに比べるとラグジュアリーで、ライフスタイルの要素が強い。つまり、純粋なスポーツカーよりも幅広い楽しみ方ができるクルマがGTなのです」

そんなマセラティから初めてリリースされた電動化モデルが、ここで紹介するギブリ・ハイブリッドだ。

「電動化されることでマセラティはさらに進化します」とケイ・アダムズ氏が続ける。「電動化モデルはパフォーマンスが高くて静か。ラグジュアリー性を大切にするマセラティとの相性はとてもいいといえます」

ギブリ・ハイブリッドでまずは市街地を走る。サスペンションの動き出しが滑らかなおかげで、路面からのゴツゴツ感はうまく遮断されている。なるほど、日本法人代表自らが「マセラティはラグジュアリー」というだけのことはある。

48Vマイルドハイブリッド・システムを備えた2ℓエンジンは、ボトムエンドでこそ4気筒らしいざらついた感触が残るものの、決して力不



→2ℓ直4ターボにBSGとeブースターを備えた48Vシステムを組み合わせる。eブースターはエンジン前部、吸気ダクトがY字で分岐する下に配置される。



←伝統的デザインたるフロントフェンダーの3連サイドエアベントが青く塗られるのがハイブリッドの証。装着されるのはピレリの専用タイヤだ。





MY21からはマセラティ・インテリジェント・アシスト（MIA）を備える。センターには10.1インチのHDディスプレイが配置される。

48Vシステムのバッテリー残量やeブースターの動作はメーターで確認できる。巡航中でも細かくeブースターがアシストしているのがわかる。







足には感じない。むしろスロットルペダルをそっと踏み込んだだけでも素早くトルクが立ち上がる軽快感が心地いい。それも"モーター臭"をあまり感じさせることのない、いかにもエンジンらしいレスポンスとトルク感だ。

高速道路に乗り入れて車速を上げると、大きく盛り上がった目地段差ではそれなりのショックを伝えるものの、全般的にはフラット感が強くて快適だ。クルージング時にはエンジン音もほとんど耳に届かず、静粛性は良好。ギブリ・ハイブリッドがもっとも輝いて見える瞬間が、この高速クルージング時かもしれない。

では、ワインディングロードでの走りはどうか？　2段階切り替えの電子制御式ダンパーがノーマルのままだと、中高速コーナーではボディのローリングやピッチングがやや大きめで、ハンドリングを楽しむレベルに届かない。そこで躊躇なくスポーツモードに切り替えると、減衰力がはっきりと高まってフラット感が大きく改善した。「そうそう、これこれ」と私はひとりそう呟くと、走り慣れたワインディングロードを攻め始めた。

たしかに、その走りの味にピュアスポーツほどピリピリした刺激感はない。ステアリングに対する反応がカミソリのようにシャープなわけでもなければ、限界的なコーナリングでドリフトを披露するわけでもなかった。ただし、クルマの挙動としてはなかなか上質だ。絶対的なロール量は小さくないが、ロールの過程がダンパーでしっかりと抑え込まれており不安な動きを見せない。しかも、スタビリティが高く、リヤのグリップは実に安定している。荒れた路面でステアリングが左右にとられにくいのも私好みだ。

別に世の中のクルマがすべて手に汗握るハンドリングを備えている必要なんてない。このギブリ・ハイブリッドのように、ややおっとりとしていても安全で快適なコーナリングを味わえるスポーティセダンがあってもいいではないか。ワインディングロードを走り終えたとき、ギブリ・ハイブリッドがもたらす走りの上質さが私の心に深く刻み込まれた。

イタリアンセンスが息づく内外装のデザインも、相変わらずマセラティの大きな魅力のひとつ。プレスリリースで声高に謳われていたエキゾーストサウンドは、最近のヨーロッパ車がおしなべてそうであるように音量自体は控えめだが、高回転になればなるほど高周波成分を強く帯びていき、乾いた抜けのいいサウンドを響かせる。

年齢を重ねて、なお色気が漂うオトナに似合うイタリアン・サルーン。それがギブリ・ハイブリッドだ。



SPECIFICATIONS
マセラティ・ギブリ・ハイブリッド

■ボディサイズ：全長4971×全幅1945×全高1461㎜　ホイールベース：2998㎜　■車両重量（Kerb）：1950kg　■エンジン：直列4気筒DOHCターボ　ボア×ストローク：84×90㎜　総排気量：1995cc　最高出力：243kW（330ps）／5750rpm　最大トルク：450Nm（45.9kgm）／4000rpm　■トランスミッション：8速AT　■駆動方式：RWD　■サスペンション形式：Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク　■ブレーキ：Ⓕ＆Ⓡベンチレーテッドディスク　■パフォーマンス　最高速度：255km/h　0→100km/h加速：5.7秒　■環境性能（WLTC）　燃料消費率：8.5〜9.6ℓ/100km　■車両本体価格：956万円

問い合わせ／マセラティコールセンター　0120-965-120　https://www.maserati.com/jp/ja

REPORT◉佐野弘宗
(*SANO Hiromune*)
PHOTO◉市 健治
(*ICHI Kenji*)

意外な伏兵

グループPSAは現在、プジョー208や2008、DS3クロスバックといったBセグメントコンパクトカーでは純粋なバッテリー式電気自動車（EV）、Cセグメント以上ではプラグインハイブリッド（PHV）……と、明確で分かりやすい戦略で進んでいる。

というわけで、508には3008に続いてPHV仕様が用意されることとなった。動力システムの核となるのは3008同様に「e-EAT8」である。これは従来の8速ATのトルクコンバーター部分にモーターと湿式多板クラッチを内蔵して、エンジン走行、モーター走行、エンジン＋モーターのアシスト走行という3種の走行パターンと、エンジンとモーターと直結した発電パターンの計4形態をシームレスに使い分けることを可能としている。

そこに組み合わせられる1・6ℓターボと容量11・8kWhのリチウムイオン電池も、グループ内のPHVに共通するハードウエアだ。ただし、3008が後輪にもモーターを追加した4WDなのに対して、508はエンジンとe-EAT8だけで走るFFである。後輪モーターの有無という違いもあって、4WDがシステム出力300psを謳うのに対して、今回の508ハイブリッドのそれは225psとなる。

普通充電でのみ外部充電可能なリチウムイオン電池に電力が残っているかぎり、できるだけEV状態を維持するのは508にかぎらずPHVの基本所作である。フル充電状態であればWLTCモードで56kmのEV走行が可能だ。面白いのはe-EAT8の構造から想像できるように、EV走行時も8速ATの変速部分を介して駆動していることだ。アイシンによるとEV走行時も変速しているそうだが、乗っている分にはそれとはまったく気づかせない。

構造的にはほぼフルハイブリッド車なので、バッテリー残量が尽きて



普通充電に対応する充電口はボディ左側のリヤ部分に設置される。満充電時のEV走行換算距離は56km（WLTCモード）となる。

Peugeot 508 SW GT Hybrid

プジョーのフラッグシップとなるサルーンとステーションワゴンに、システム出力225ps/360Nmを発生する高性能PHVモデルが新たに追加された。今回はステーションワゴンのSWをチョイスし、思う存分その性能を確かめた。





も、減速時や発進時など走行中にも頻繁にエンジンがオンオフしながら走る。ただ、構造上エンジンが発電しながらモーターで走るシリーズハイブリッド状態にはならず、またエンジンが回っているときには8速ATがしっかりと作動する。よって、乗り味は日本人が慣れ親しんだトヨタ式のようなハイブリッド感覚と少し違うのも事実で、ハイブリッド感がさほど強くないかわりに、エンジン車らしい頼もしさはある。

電子制御連続可変ダンパーによる吸いつくようなネコアシは、ハイブリッドでも基本的に健在だ。高速を延々と走るようなケースでは快適至極である。1820kgという車重はガソリン車より270kg、ディーゼルより120kg増えているが、それがどこかに偏っているわけではなく、いってみれば前後でバランスよく重くなっている。だから、その身のこなしもどことなく鈍くなり、ワインディングでは「長尺物を振り回している」的なアンダーステアが強まっている気もするが、極端なクセもなく、全体にはまずまず穏当な仕上がりといっていい。

本体価格はファストバック、ステーションワゴンともにディーゼルの60・7万円高。ただ、PHVにのみ購入時に20万円（今年度）というCEV補助金が出るので、実質的な価格差は約40万円となる。モーターはAT内部、リチウムイオンは後席下に配置されるので、荷室床下収納が減少した以外、基本的な使い勝手に犠牲はない。

乗り味についてはガソリン、ディーゼル、ハイブリッドのどれにも決定的な弱点はないが、同時にそれぞれ一長一短がある。絶対的な動力性能はディーゼルがアタマひとつ抜けている。乗り心地や操縦性もディーゼルやガソリンが好印象なシーンは多い。また、外部充電機能をあえて無視して通常のハイブリッド車として考えると、このクルマは特別に燃費が優れるわけでもない。

……と書いていくと、508であえてPHVを選ぶ理由はない気はするが、もし自宅や勤務先のガレージや駐車場に200V電源が引き込まれてたなら、がぜん魅力が増す。そういう向きがPHVを買えば、おそらく日常生活で燃料スタンドに足を運ぶ機会はほとんどなくなる。多くのPHVユーザーも実感しているように、それは「イザというときに燃料が入っていなくて焦る」ほどで、これまでの生活習慣そのものを変えるインパクトがある。

「パワーオブチョイス」を掲げるグループPSAは、EVやPHVを特別なものではなく「ごく普通の選択肢のひとつ」とする。だから、この508ハイブリッドもプラグイン生活のインフラを持たない人にはまったくオススメしないが、逆にそれをお持ちであれば、少しばかりの乗り味や価格の差など軽く吹き飛んでしまうほどのメリットがある。

SPECIFICATIONS プジョー508 SW GTハイブリッド

■ボディサイズ：全長4790×全幅1860×全高1420㎜　ホイールベース：2800㎜　■車両重量：1820kg　■エンジン：直列4気筒DOHCターボ　総排気量：1598cc　最高出力：133kW（180ps）／6000rpm　最大トルク：300Nm（30.6kgm）／3000rpm　■モーター：交流同期電動機　モーター最高出力：81kW（110ps）／2500rpm　モーター最大トルク：320Nm（32.6）／500〜2500rpm　■トランスミッション：8速AT　■駆動方式：FWD　■サスペンション形式：Ⓕマクファーソンストラット Ⓡマルチリンク　■ブレーキ：Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク　■タイヤサイズ：Ⓕ＆Ⓡ245/45ZR18　■環境性能（WLTC）：15.5km/ℓ　■車両本体価格：633万6000円





自然な運転姿勢と小気味良いハンドリングを実現する小径ステアリングや操作性の良いタッチスクリーンを採用したプジョー自慢のi-Cockpit。

↓上級モデルだけあり、シート地には上質なナッパレザーを採用している。厚みのあるシートはサポート性に優れ、長距離移動も苦にならないだろう。







1.6ℓ直4ターボと電気モーターを組み合わせることで、システム合計最高出力＆最大トルクは225ps/360Nmを発揮する。



問い合わせ／プジョーコール　0120-840-240　https://www.peugeot.co.jp

REPORT◉吉岡卓朗（*YOSHIOKA Takuro*）　PHOTO◉平野　陽（*HIRANO Akio*）／トヨタ自動車／SUBARU

さらに遊べるように



TOYOTA GR86 Prototype
SUBARU BRZ Prototype

トヨタとスバルのスポーツカーアライアンス、GR86／BRZが9年振りのフルモデルチェンジで新章に入った。当初の軽量でアフォーダブルなスポーツカーというコンセプトを失うことなく磨きをかけた性能を試した。

コンパクトRWDスポーツクーペ、トヨタ86あらためGR86とスバルBRZが9年振りにフルモデルチェンジした。共同開発は自動車メーカー個社のイデオロギーによって、1代限りで終わることが多いが、今回めでたく2代目の共同開発となったのはトヨタ／スバルの強固なアライアンスの賜物だ。今夏予定される正式発表前にプロトタイプを試乗する機会を得たので報告しよう。

プラットフォームはSGPの利点を盛り込み、剛性と重量で大幅に進化したという。現行型と較べ、全長は25㎜長く、アンテナを除くルーフ高は5㎜高くなったが全幅は同値。一方で重心は4㎜も低くなったという。

水平対向エンジンは従来の2ℓから2・4ℓに拡大された。最高出力は28psアップの235ps、最大トルクは45Nmアップの250Nmに向上した。組み合わされるトランスミッションは6速MTと6速ATから選べる。安全装備など商品性の向上で重量増は避けられないが、高張力鋼板やルーフ、フェンダー、ボンネットフードのアルミ化など軽量化で相殺した。なおAT車のみだがアイサイトを装備しており、サーキット走行を楽しんだ帰路の渋滞で心強い。

まずはBRZのMTモデルに乗り込み、サーキット走行向けのトラックモードを選択してコースインする。現行型と較べ、エンジンの力強さと操舵に対する正確性が高い。スポーツカーとして1段、いや2段進化して、上質さを増した。VSCの制御が多少のスリップを許容するので、ドリフトアングルが深くならなければ、滑り出してもエンジン制御を受けずに楽しめる。もちろんVSCオフでもいいが、トラックモードが介入するかしないかのあたりで走った方が速いと思うほど見事な制御だ。

続いてATモデルを試す。現行型と同じでMTよりハイギヤードなので、コーナーによっては1段下のギヤを選ばねばならない場合もあるが、エンジニア推奨のスポーツモードにすると、加速や減速Gをみて適切なギヤを自動で選んでくれる。2・4ℓ化によるトルク増もあってストレスは感じにくいかもしれない。



最後にGR86を試す。恐ろしく曲がる。ステアリングを切った瞬間、あまりの性格の違いに驚いた。運転で調整できるし、好みの問題だから一概には言えないが、機敏なハンドリングを楽しむならGR86、高いスタビリティでトラクション重視で走るならBRZを選択するといい。

タイヤは18インチのミシュラン・パイロットスポーツ4を装着するが専用設計ではなく、街場のタイヤショップで買えるつるしだ。もともとアフォーダブルなスポーツカーを目指して開発されていたが、その趣旨は今回もきちんと死守されたようだ。

SPECIFICATIONS

スバルBRZ Sプロトタイプ

■ボディサイズ：全長4265×全幅1775×全高1310㎜　ホイールベース：2575㎜　■車両重量：1270kg　■エンジン：水平対向4気筒DOHC　総排気量：2387cc　圧縮比：12.5　最高出力：173kW（235ps）／7000rpm　最大トルク：250Nm（25.5kgm）／3700rpm　■トランスミッション：6速MT　■駆動方式：RWD　■サスペンション形式：Ⓕマクファーソンストラット　Ⓡダブルウイッシュボーン　■ブレーキ：Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ：Ⓕ&Ⓡ215/40R18　■環境性能（WLTC）　CO_2排出量：195g/km　燃料消費率：11.9km/ℓ
※数値はすべて開発目標値



←鋭いコーナリングが魅力のGR86。フロントバンパーの空力シボは水平で、前傾するBRZと異なる。ここでも走りの方向性の違いをアピールする。

↓2.4ℓ水平対向4気筒エンジンのボア×ストロークは86×86㎜から94×86㎜にボアアップしている。



→通常は大きな速度表示が見やすい円形メーターだが、トラックモードを選択するとバータイプの回転数表示となる。









36φの小径ステアリングが魅力だ。ペダル配置は先代と同様だが、運転席は3.7㎜中央寄りにレイアウトされたという。

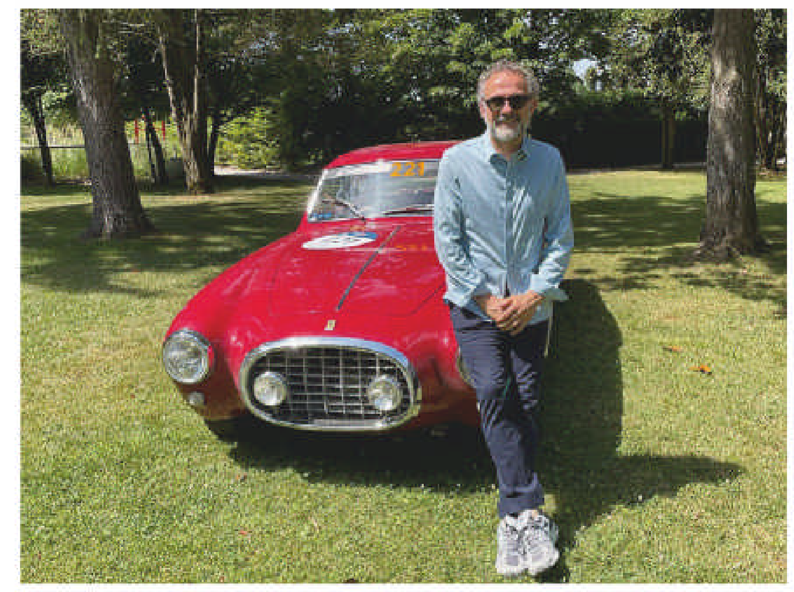
←シフトレバーの右後方にトラックモード、左にVSCオフのスイッチが備わる。ATは中央にスポーツ／スノーモードスイッチを配置。

SAN-EI
CORPORATION









会場となったカーザ・マリア・ルイジャには世界各地から31台のフェラーリが集結。オーナーであるマッシモ・ボットゥーラは、モデナのレストラン、オステリア・フランチェスカーナのオーナーシェフとしても有名だ。

VINTAGE NOW

Cavallino Concorso di Modena

カヴァリーノの新境地

新しいクルマの祭典、モーター・ヴァリー・フェストに沸くモデナを舞台に数多くのイベントを手がけるカノッサ・イベントが主催するフェラーリを主役とした新たなコンクール・デレガンスが開催された。その模様をミラノ在住のジャーナリスト、野口祐子のレポートでお届けする。

イタリア・モデナを中心に、まったく新しい街ぐるみの自動車イベントとして7月1日から始まったモーター・ヴァレー・フェス2021。4日間におよぶ各地での催しの一環として、7月3日に開催されたのが「第1回カヴァリーノ・コンコルソ・ディ・モデナ」だ。

「カヴァリーノ」と聞くと、1992年に誕生したフェラーリの専門誌「カヴァリーノ」と、彼らが主体となり、毎年アメリカ・フロリダ州のパームビーチのブレーカーズ・ホテルで開催されているヒストリック・フェラーリに特化したコンクールデレガンスである「カヴァリーノ・クラシック」を思い出す方も多いかもしれない。

今では世界中のフェラーリ愛好家の間で知らぬ人はいないほど有名になったカヴァリーノだが、彼らの長年にわたる取り組みによって、今のヒストリック・フェラーリの価値が定着した、と言っても過言ではないだろう。

そんなカヴァリーノの権利をイタリアに本拠地を置くクルマを中心に幅広く活動しているイベント会社であるカノッサ・イベントが買収したのと、カヴァリーノ・クラシックの30回記念を祝して、フェラーリ創立者のエンツォ・フェラーリ誕生の地であるモデナで、カヴァリーノ・コンコルソ・ディ・モデナを開催することになった。

その舞台として選ばれたのは、今や世界一と謳われているモデナのレストラン「オステリア・フランチェスカーナ」のオーナーシェフでエミリアロマーニャ州のアンバサダーとしても大活躍のマッシモ・ボットゥーラが新たにスタートしたゲストハウス「カーザ・マリア・ルイジャ」だった。

街道に面した鉄門から真っ直ぐ長く続く並木道を進むと、その先に1700年代に建てられた屋敷が見え

TEXT◉野口祐子（*NOGUCHI Yuko*）　PHOTO◉Canossa Events https://canossa.com/
COOPERATION◉Motor Valley Fest 2021 https://motorvalley.it/motorvalleyfest/
Emilia Romagna Turismo www.emiliaromagnaturismo.it
Casa Maria Luigia https://casamarialuigia.com





Cavallino Concorso di Modena
RESULT

2018年にドロミテ地方を襲った嵐によって伐採されてしまった何百万本の木を使用して製作されたトロフィーも、今回の特徴の1つ。

- **Scuderia Ferrari Cup / Best of Show Competition Ferrari Carrozzeria Touring**
  1951 **Ferrari 340 America** #004/0116
- **Gran Turismo Ferrari Cup / Best of Show GT Ferrari Carrozzeria Pinin Farina**
  1954 **Ferrari 250 Europa** #0303
- **Platinum Award**
  1948 **Ferrari 166 MM** #0048
  1951 **Ferrari 340 America** #004/0116
  1954 **Ferrari 250 Europa** #0303
  1956 **Ferrari 250 GT Berlinetta** #0507
  1957 **Ferrari 250 GT Cabriolet** #0735
  1958 **Ferrari 250 GT Berlinetta** #0911
  1959 **Ferrari 410 Super America** #1265
  1965 **Ferrari 275 GTB** #07637
  1966 **Ferrari 275 GTS** #08653
  1972 **Ferrari 365 GTB/4** #16037
  1980 **Ferrari 512 BB LM** #31589
  1989 **Ferrari F40** #83234
  1994 **Ferrari 333 SP** #06
  1996 **Ferrari F50** #105193
  2004 **Ferrari Enzo** #137756
- **Coppa dodici cilindri** (outstanding 12-Cylinder)
  1959 **Ferrari 410 Superamerica** #1265
- **Coppa otto Cilindri** (outstanding 8-Cylinder)
  1989 **Ferrari F40** #83234
- **Classic Preservation Cup** (outstanding preserved condition 1976-2004)
  1996 **Ferrari F50** #105193
- **Vintage Preservation Cup** (outstanding preserved condition pre-1975)
  1972 **Ferrari 365 GTB/4** #16037
- **Excellence Cup** (outstanding restoration Quality)
  1966 **Ferrari 275 GTS** #08653
- **Competizione Cup** (outstanding racing Ferrari)
  1956 **Ferrari 250 GT Berlinetta** #0507
- **Elegance Cup** (outstanding coachbuilt Ferrari)
  1957 **Ferrari 250 GT Cabriolet** #0735
- **Judges Cup** (Ferrari most deserving as selected by Judges)
  1948 **Ferrari 166 MM** #0048
- **Massimo Bottura** (Osteria Francescana・Casa Maria Luigia)
  1951 **Ferrari 340 America** #004/0116
- **Luigi Orlandini** (Cavallino e di Canossa Events)
  1963 **Ferrari 275P** #0816



ベスト・オブ・ショーGTフェラーリを受賞した250GTヨーロッパ。1954年1月のブリュッセル・サローネに展示されたそのもので、同年3月にイタリアへデリバリー。その後数人のオーナーを経て2000年にオリジナルの姿にレストアされた。



コンペティション部門でベスト・オブ・ショーに輝いた1951年の340アメリカ。このクルマは1951年のル・マンにルイ・ドレフュス／ルイ・シロンのドライブでエントリー。52年のル・マンにも挑戦するが、いずれもリタイアに終わっている。



なぜか今回入賞できなかったフェラーリで最も人気、価値があるモデルの1つ、250GTO。この3445GTは1962年のル・マンや1963年のタルガ・フローリオへの出場歴はある個体で、かつて日本のマツダ・コレクションに所蔵されていたこともある。

てくる。これはボットゥーラ夫妻が「ゲストの方がゆったりとした空間で安心して過ごせるように」と考えて建てたゲストハウスで、自然とアート作品が共存する洗練された庭園やプール、テニスコートもあり、エミリア・ロマーニャ地方の暮らしが満喫できるようになっている。

コンクール当日、晴天に恵まれたゲストハウスの正面にはフェラーリの歴史の礎となったアウト・アヴィオ・コストルツィオーニ８１５が置かれ、その後に続いて数多くのストーリーを生んだフェラーリたちを出迎えていた。

会場にはその８１５を暖かく見守るように９台のコンペティティションのフェラーリが、そして屋敷の裏側に広がる緑に包まれた広々とした敷地には、世界４大陸から集まった素晴らしいコンディションのフェラーリたちが並んだ。中でも注目を浴びていたのは、今回グラン ツーリズモ フェラーリカップ／ベスト・オブ・ショーGT フェラーリを受賞したフェラーリ２５０ヨーロッパ。ライトグリーンの爽やかなボディが印象的なこのクルマは、フェラーリ初のGTカーとしても知られるモデルで、１９５４年のブリュッセル・サローネに展示されたものだ。また、プラチナ・アワードを受賞した参加車の中で最も古いフェラーリ１６６MMは、１９４９年のトリノ・サローネで発表された、カロッツェリア・トゥーリングの均整の取れた美しく上品なラインが魅力的なモデル。出品車は５台生産されたベルリネッタの中の１台だという。このように参加したどのクルマも素晴らしいストーリーがあり、フェラーリの歴史の深さを再認識することができた。

未だにコロナ禍で先が見えない状況の中、モデナの地まで来ることができなかったオーナーもいたというが、それでも貴重なフェラーリたちは色々な人の手を借りてエンツォ・フェラーリに敬意を抱きカーザ・マリア・ルイジャまでやって来た。その殆どのクルマがモデナ県近郊でレストアされたもので、コンクールに集まった31台のクルマの総額は、なんと日本円にして約３００億円に相当すると言う。その完成度を見ているとフェラーリとともに歩んで来た職人達の底力までが伝わって来るようだ。

ジュリア（イタリア語で審査員）がいくつかの組に分かれて審査している間、参加者は皆リラックスし、30℃以上の猛暑の中でもコレクター同士でフェラーリの話に花が咲いていた。

その後、参加車両は午後５時に会場を出発し、モデナの中央のローマ広場までパレードを行った。広場に集まった人たちは普段見られない華麗なフェラーリの姿に大感激の様子だった。

やはりフェラーリ・オーナーにとって、モデナは特別な土地。そのモデナでフェラーリを披露することができたことはオーナーにとっても最高の瞬間だったことだろう。

今後キャバリーノ・クラシックは、12月のＦ１アブダビＧＰの時期にドバイで、２０２２年にはフロリダ、そしてまたモデナと、世界各地で開催される予定だという。フェラリスタなら、その動向に注目して損はないはずだ。



コンクールの後で参加車両がモデナの中央ローマ広間までパレード。1981年のル・マン・カー、フェラーリ512BB LMが街中を走る姿は圧巻！ またギャラリーの注目を浴びていた1989年型のF40は、唯一の日本からのエントリーだった。



渡辺敏史（以下敏史）　ここ、マスターの新しいお店ですか?

マスターカズ（以下マスター）　俺、流しのバーテンだからさ、7丁目のママから6丁目のママに乗り替えたんだよ。

敏史　流しのバーテンってあるんですか?（笑）

マスター　この界隈もバタバタ潰れてるからね。銀座もどうなるかな。

敏史　そうでしょう。今年まともに営業できてないですからね。



4回目の緊急事態宣言の発出で飲食店の体力も都民の我慢も限界に……。閑古鳥の鳴く銀座を尻目に、一方で程近い晴海ではオリンピックの選手村があるため、こちらはこちらで戒厳令の様相だ。

マスター　コロナ禍でやらない可能性もあった東京オリンピックだけど、ついに始まったね。前回のオリンピックでは高度成長に乗って首都高やいろんなインフラができて、その時に作ったモノの修繕が今どんどん始まっている。いっぺんに作って、それがみんな老朽化している。20年後には日本橋のあたりの首都高が地下に潜って、空が見えるようになるとか言うけど、はたしてどうなるのかね?

敏史　いっぺんに作ったから、いろんな所がそうなってますね。もうひと世代経ったらどうなっちゃうんでしょう。

マスター　まあ走っているクルマなんかも、この50年あまりで完全に様変わりした。ハイブリッドが当たり前で、BEVもいるし、この界隈じゃFCバスが普通に走っている。今はスーパーカーにも電動化の時代が来てるんだって?

敏史　今年はある意味スーパーカー電動化元年みたいな感じです。マクラーレンとフェラーリが新しいコンセプトのクルマを出したんですけど、すごく似たようなことをやってきて興味深いですね。アルトゥーラと296GTBは両方ともバンク角120度のV6エンジンに7kWhちょっとのバッテリーを積んだプラグインハイブリッド（PHV）です。航続距離も似ています。V8スーパーカーの車格でPHVを作ると、自ずと同じような発想になるのかと思いました。

マスター　もう今さら8気筒は積めないからね。エンジンをコンパクトにして、そのスペースにモーターを入れる。

敏史　アルトゥーラと296GTBにフロントモーターはないですけど、なんならSF90とかNSXみたいにフロントにモーター入れてもいいですからね。



KAZ BAR

第72回



多くの自動車メーカーが電動化への道を進もうとしている中、プレミアムスポーツカーブランドも例外ではない。渡辺敏史は最近登場した2台のスポーツカーの話をしようと、マスターと銀座のバーを訪れたのであった。

マスター◉清水和夫（*SHIMIZU Kazuo*）　常連◉渡辺敏史（*WATANABE Toshifumi*）
PHOTO◉平野　陽（*HIRANO Akio*）

「マスター、スーパースポーツにも電動化の時代が来ましたね」

マスター　120度は低重心のためかな？
敏史　ホットVにして、パラレルにいろんなものを並べられますから色々理にかなっています。ただし点火順序はいいんですけど、どうしても幅が広くなるんで、リヤミッドに積むしかないんですよね。だからスポーツカー専業メーカーじゃないと成立しないです。
マスター　まさかフェラーリとマクラーレンで同じエンジンサプライヤーじゃないよね。
敏史　それはないですよ。フェラーリは自社製ですし、マクラーレンは今までの流れだとリカルドと一緒に造っていると思います。これはブランニューに近いでしょうね。



スーパースポーツ界は直6じゃなくて、バンク角120度V6が流行なんだね。

【リカルド】イギリスに本社を置くエンジニアリング会社。マクラーレンから依頼を受けて、MP4-12CのV8ツインターボエンジンを開発している。

マスター　ここんところ、エンジンは直6、直6って騒いでたけど、スーパースポーツ界は120度V6が流行なんだね。直6じゃミッドに積めないもんな。
敏史　他にもV6ダウンサイジングでいうと、マセラティMC20がありますね。あっちはバンク角90度ですけど。
マスター　ポルシェがル・マンで使った919ハイブリッドみたいな2ℓV4ターボも可能性あるかな？
敏史　それはハイパーカー系でしょうね。AMGのプロジェクトワンは1・6ℓV6ツインターボで1000psとか言ってます。ハイパーカーは色々ありますけど、みんなそれぞれユニークな内燃機関を持っているというのが面白いですね。AMGはプレチャンバー使ったエンジンだったりしますし。



【ハイパーカー色々】PHVではないが、アストンマーティン・ヴァルキリーやトヨタGRスーパースポーツなどが計画されている。そのほかV12自然吸気を搭載する超軽量マシン、ゴードン・マレーT・50も注目株だ。

スーパースポーツカーにも押し寄せる電動化の波。ただし、単にモーターとバッテリーを組み合わせるのではなく、エンジンそのものにも様々な工夫が用いられるのが面白い。

マスター　他のジャーマン3がそのへんどう考えいてるのか興味深いね。
敏史　アウディなんかも48Vを使っているとはいえ、RS系は内燃機関ですからね。
マスター　アウディには1ℓ3気筒48Vからディーゼル、e-tronまでありとあらゆるパワートレインを出しているから、RSでもやろうと思えばやれるかな。
敏史　そうですねパワートレインの総合商社の様相ですね。
マスター　そういう話ってBMWからは聞こえてこないけど、どうしてるのかな？
敏史　BMWのMなんかはがっつり内燃機関ですね。Mの電動化ってのがどう来るのか注目ですね。
マスター　BMWは電動化をi-ブランドに寄せちゃったから、技術戦略を見直しするのかもしれないな。
敏史　i8とかよかったんですけどね。



マスター　2013年にBMWのi3と一緒に出たじゃない。でも、なんか影が薄かったよね。

敏史　2台とも非常に斬新なコンセプトでしたけど……。タイヤもオロジックを履いたり。

【オロジック】ブリヂストンが開発した低転がり抵抗タイヤ。幅を狭くし、大径化すると同時に高内圧とすることで省燃費性能を高めたという。

マスター　i8は見た目もカッコイイし、カーボンボディのスーパーPHVの開祖だったのにね。エンジンが1・5ℓ3気筒ターボだったから人気が出なかったのかな。

敏史　やっぱ、そうですかねぇ？

マスター　スポーツカーはパワーなんだよ。

敏史　崇高な思想でしたけどね。1・5ℓのPHVで、その動力性能に合わせた足まわりに細いタイヤ履かせて。理想を突き詰めたクルマでした。

マスター　アメリカでi8の試乗会をやった時、マリブで走らせたけど、出力がちょうどよかったな。ハンバーガーを食べに行って、プラグインだからそこで食べてる間に200Vで充電した。エンジンがトゥーマッチではないスーパーカーとして、たしかに崇高だった。それが受け入れられなかったのは残念だな。

敏史　そうですね。そこが電動化の難しさです。

マスター　でもさ、この前ジープ・レネゲード4xeに乗ったんだけどすごくよかったよ。あれってフロントはエンジン、リヤはモーター駆動だから、FFがあれば簡単に雪道もガンガン走れるハイブリッドAWDができちゃうなって思った

敏史　リヤモーターの出力を上げてやると動きも楽しくなりますしね。

マスター　プリウスとか三菱のエクリプスクロスとかはリヤモーターのAWDだけど、ちょっと深い雪に行くと出られないんだよな。

敏史　プリウスは生活四駆プラスアルファですからね。エクリプスクロスもそうですか？

マスター　ジープはその辺ちゃんとわかっていて、本格的な雪も走れる。日本のメーカーはフロントのトランスミッションにモーターを入れようとするけど、レネゲードはそこをいじらなかった。アイシンとか日本電産のリヤモーターを使えばFFベースのクルマが、すぐにハイブリッド4WDになる。スバルとかはなんでやらないのかな。きっと凝ったモノを考え過ぎちゃうんだろうね。

敏史　そうですね。スバルは今のソリューションで十分できますね。

マスター　やっぱり欧米は日本とは違ったことを考えてくるな。

敏史　日本のメーカーもここ数年でハイブリッドでもエコ一辺倒じゃなくて、楽しくドライブさせようとモーターを積極的に使おうみたいなのをやるようになりました。

マスター　ハイブリッドだからエコにしようって言って、バッテリーを小さく、モーターを小さくすると、結果的にしょぼいハイブリッド車になる。

敏史　それじゃあ燃費はよくても、お客さんには刺さらないですよね。いずれにせよ欧州ではPHVやらないと罰金逃れできない状況ですし、世の風潮的にアウトって感じですから、なんとかクルマの魅力を失わずに電動化できないかって葛藤があったんじゃないですかね。

マスター　フェラーリもマクラーレンも電動化は避けられない雰囲気だからね。

ファミリーカーやコンパクトカーにもPHVが増えつつある。だが、エコ一辺倒ではなく電動化によって、意外な魅力が発掘されるのも興味深い現象だ。

敏史　ランボルギーニが12気筒車をフルモデルチェンジしますけど、次はハイブリッドになるでしょうね。シアンとかキャパシタを使ったハイブリッドがすでにありますから。

マスター　そうなると当然ブガッティも電動化するんだろうな。この前ポルシェやリマックとのアライアン



1.5ℓターボだから人気がなかった。スポーツカーはパワーなんだよ。

スが発表されていたけど。

【ブガッティ・リマック】7月に発表されたハイパーカーとハイパーEVメーカーの新アライアンス。ポルシェはすでにリマックと技術提携を結び、株式を保有しEV開発を促進していたが、今後ブガッティの株式も取得して、ブガッティとリマックによる合弁会社を設立する。

敏史 そうですね。16気筒とかもう成立しないでしょう。普通に考えればモーター積みますよね。

マスター なんだかんだバッテリーのノウハウがあるのは日本メーカーだと思うけどね。なにしろ1997年からハイブリッドを造っているんだから。

敏史 場数はどこより踏んでますね。

マスター 充電の流し方とか、バッテリーセルのどこに一番負荷がかかるかとか膨大なデータを持っている。

敏史 最近SDGsだ、カーボンフリーだ、カーボンニュートラルだって騒がしいですけど、それを受け流す方策になればいいんですが。

マスター バーテンが考えたカーボンニュートラルのためのひし形フォーメーションがあるんだけど聞いてくれる？ ワントップがPHVで両ウイングにBEVとFCV、一番後ろにe-Fuelのエンジン車を置く。そうすると電気、水素なんでもござれ。やっぱりPHVがいちばん政策的にCO_2下げるのとユーザーが欲しいと思う両方を満たしている。妥協点といえば妥協点なんだけど。

【e-Fuel】再生可能エネルギーで生成した水素と、CO_2を混合して作り出す合成燃料。

敏史 そうですね。エンジンのそういう残留方法はあると思います。新しい合成燃料ってのがキーワードになってくるんでしょうね。

マスター エンジンの燃料を化石燃料由来のガソリンじゃなくて、水素燃料由来のエタノール改質系の合成燃料にすればカーボンニュートラルになる。これはテスラには作れないよ。

敏史 PHVって発想によっては贅沢品ですよね。バッテリーにエンジンまで付いてます、自分の都合で両方を使い分けられますって。アメリカも今まではレクサスLCとかの5ℓV8もOKでしたけど……。政権が変わって、それをバンバン売るってわけには、もういかないかもしれませんね。

たとえコンセプトは崇高でも、お客さんには刺さらなかったかも……



マスター うるさいのはカリフォルニアとかニューヨークだけだからね。

敏史 今やF150ですらアルミボディでEVが出たり、アメリカも流れが変わろうとしていますから。

マスター マスタングもEVになったりしているしな。ああいうブランドは好きモノが寄って来るような気がするけど。

敏史 そうですね。

……………………………………

電動化はこれからのスーパースポーツカーのあり方を変える？ それはクルマ造りという意味ではなく、その楽しみ方や既存のエンジン車の立ち位置という点だ。

……………………………………

マスター 金儲けしたいなら、コテコテのエンジン車のスーパーカー作るといいよ。今や絶滅危惧種で数も少ないから、高くても売れる。

敏史 そういう流れに乗っているのがハチャメチャなスポーツカーですよね。表向きはモーター付けたクルマで〝電動化やってる感〟を出しておいて、超富裕層にはカリカリのエンジン車を売るという。ただし、そのへんのクラスになると、公道で乗れないのでクローズドコースに持って行って、メーカーのサービスを使って走らせるのが普通みたいですね。

マスター コーンズやポルシェが千葉にコースを作っているもんね。

【THE MAGARIGAWA CLUB】コーンズが千葉・南房総市に建設中の会員制ドライビングクラブ。F1が開催されるサーキットの多くを手がけるティルケ・エンジニアズ&アーキテクチャがデザインした

敏史 FSWにハイアットができますし、ああいう富裕層向けの仕組みがこれから増えるでしょう。純粋にクローズドコースで走りを楽しむためのクルマが増えるでしょうね。

取材協力／クロエ（Chloe） 東京都中央区銀座6-7-7 浦野ビル5F ☎090-1033-2007

SAN-EI
CORPORATION

LONG-TERM REPORT

The enemy car of 007



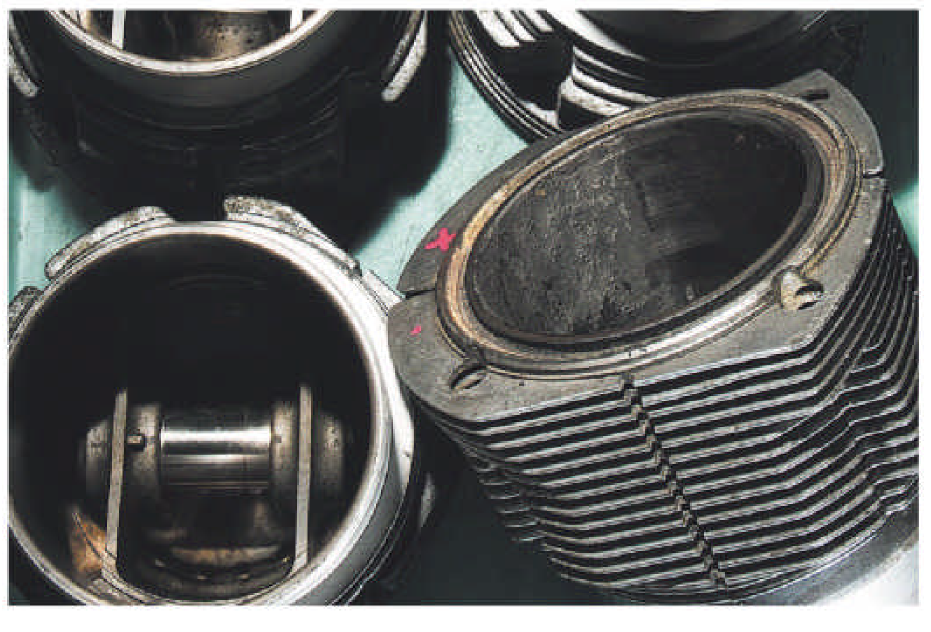
Land Rover Defender 110

今月の一言
得意なフィールドで真価発揮！

第9回 P128〜

悪路でディフェンダー110を走らせた。考えてみれば、雪道や林道、盛り土や鉄骨でつくった人工オフロードではなく自然をベースとした本格的なオフロードコースを走らせるのは初めて。もっと早く試すべきだった。半年たったマンネリを吹き飛ばす走破性に惚れ直したのであった。

RESTORATION



Porsche 911S 2.4

今月の一言
いよいよ、空冷フラット6に着手します！

第66回 P130〜

ボディのゴールが見えてきた……こともあり、いよいよ2.4ℓ空冷フラット6ユニットのオーバーホールもスタートすることになりました。はやる気持ちを抑えて、まずは現状確認から行ったのですが、やはりココでも何も問題なくスムーズに……とは行かないようで。

AIR COOLING 911



Porsche 911

今月の一言
カッコ悪くても、車高は高いに限る!?

第41回 P132〜

ミュルサンヌでは"アブのみ"によるサスペンションの伸縮をプロットすると、これをグラフ化してくれます。そしてこのデータを元に足まわりを作ってくれるのです。ということで今月はそのグラフを見ながら993のキャラクターを考察。果たしてその結果は、やっぱ車高短はNG! でした。



Vol.9

ディフェンダーなのに攻めまくり

納車以来、このクルマのオンロードでの快適性を大変気に入っているが、それだけでは“山までは見ず”になってしまう。というわけで、ガイドなしでもOKな範囲でのオフロード走行を実施。雪道や林道ではわからないこのクルマの奥深い実力に触れた。

REPORT & PHOTO◉塩見　智（*SHIOMI Satoshi*）

Land Rover Defender 110

納車から8ヵ月、走行距離8000㎞を超え、ますます快調なディフェンダー110。今月、初めて本格的なオフロード走行を行った。かつて千葉県のランドローバー柏にある簡易オフロードコースを走行したことがあるが、あの時はスタッドレスタイヤを装着していたため、このクルマがもつ本来の実力を確かめることができなかった。

今回走行したのは山梨県の富士ケ峰オフロード。別媒体で別のクルマを試乗するために訪れたのだが、取材後にディフェンダー110もコースインさせてもらったのだ。ありがとう『CG』。同コースには、自然の地形を生かしたさまざまな種類、難度のルートが存在する。オンデマンド4WDでも走行可能なイージールートから、ノーマルのままでは到底走破できない超ハードなルートまで、実にバラエティに富んでいる。

同コースでは、しばしば自動車メーカー、インポーター主催のメディア向け試乗会も開催される。その際にはだれが乗っても試乗車がスタックしないよう綿密にルートが選定されている。だが今回はすべてのルートから、ノーマルのディフェンダーが走行可能なルートを自分で見極めなくてはならない。最初は慎重にイージールートから始め、徐々に難度を上げていった。

モーグル路では電子制御が緻密に作動し、浮いてトラクションを失った車輪に個別にブレーキがかかり、接地している車輪がクルマを前へ進める。ディフェンダーのアーティキ

→岩が無数に埋め込まれた下り斜面。ヒルディセントコントロールのおかげでライン取りに集中できる。こんな悪路でも乗り心地が良く、長時間走行しても疲労が少ないのは、快適なだけでなく安全面でも重要な性能だと気づいた。





標準装備のグッドイヤー・ラングラーオールテレーンアドベンチャーはオフロードタイヤの定番。オン寄りのトレッドパターンに見えるが、凹凸路面をよく噛んでグリップする。

ュレーション（車輪の上下移動量）は、四輪独立懸架のオフローダーとしては相当なもので、凹凸路面でもタイヤは浮きにくいが、前後リジッドアクスルのオリジナルディフェンダーや歴代ジープ・ラングラーよりは浮いてしまう。それでも高いケイパビリティが確保されているのは、電子制御によって四輪それぞれがコントロールされているからにほかならない。

半面、四輪独立懸架を採用したことでオフローダーとして最良の部類に入る乗り心地を得た。つまりオンとオフの走行性能を高次元でバランスするというわがままな目標を、技術力によって実現している。ちなみに高いボディ剛性とエアサスの組み合わせによって、悪路走行中の乗り心地もよい。快適なだけでなく、長時間の悪路走行が続く際の疲労低減につながり、操作ミスのリスクが下がる効果もあるはずだ。

技術力の高さはソフトウェアの面でも発揮されている。クリアサイトグラウンドビュー（写真参照）は、車両各部のカメラによる映像を処理し、ドライバーにボンネット越しの地面を透視しているような映像を提供する。たとえば進行方向に大きな岩があったら、避けるか、もしくはあえて片輪を載せてボディとの接触を避けるかという判断に役立つ。画面右のイラストは各輪のストロークの様子とデフの締結具合を表示している。こんな芸当ができるなら、インフォテインメントシステムももっと頑張って使いやすくしてほしい。

オフロード走行は、どのルートを選ぶか、どのペース（速度）で走行するか、そもそも行くか行かないかなど、判断の連続だ。情報が多いのはありがたい。





車両各部のカメラ映像を処理することで、ドライバーがボンネット越しに地面を透視しているような映像を確認しながら運転することができるクリアサイトグラウンドビュー。



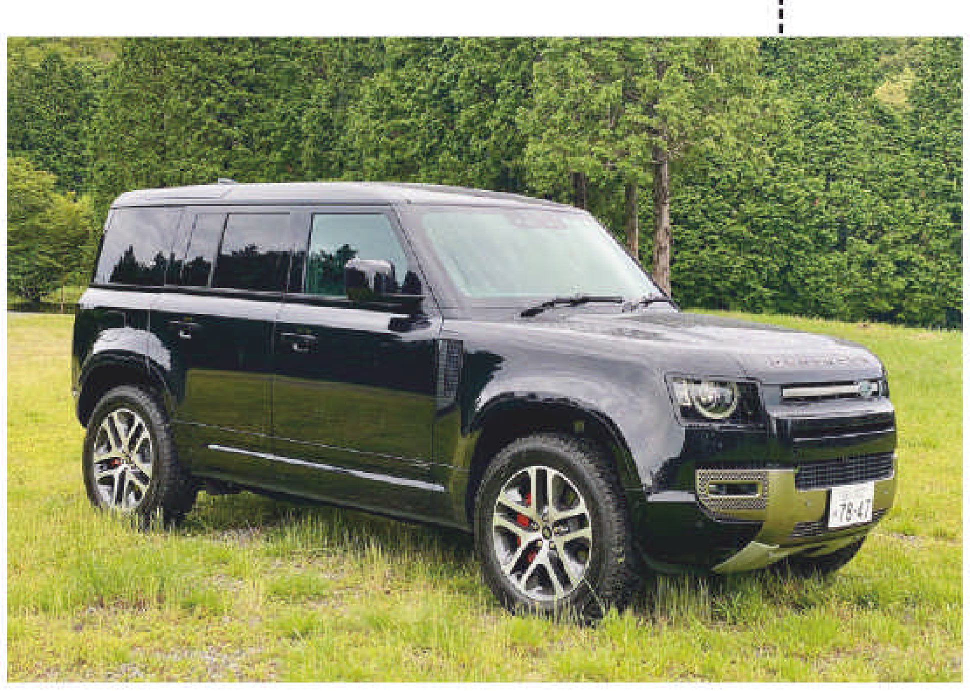
110は3m超のロングホイールベースではあるものの、ホイールベースの真ん中部分をえぐることで、少しでもランプブレイクオーバーアングルを稼ごうとしている。



一度やってみたかったやつ。110のフロアはカーペットではなく樹脂。構造部への隙間がなく、水をかけて洗うことができるため、躊躇なく汚れた靴で乗り込むことができる。

新型ディフェンダーは、オンロードでの走行性能や快適性を重視してモノコックと四輪独立懸架を採用した。それによって一部の原理主義者の反感を買ったのは事実だろうが、時間をかけていろいろな場面で使ってみると、依然高い悪路走破性をはじめ、得たモノのほうがよほど大きいということがわかる。

→先月の90に続き、今月は110の3ℓ直6ディーゼルターボ搭載モデルに試乗する機会を得た。動力性能、静粛性、制振性のいずれも素晴らしいが高価なので、直4版にも存在意義あり。





問い合わせ／ランドローバーコール 0120-18-5568 https://www.landrover.co.jp/



Porsche 911S 2.4

Vol.66

フラット6の中身を改めて検分する（前編）

**今回からついにエンジン編がスタートするレポート車。
実際のオーバーホール、ファインチューンの作業に移る前に
一旦バラバラしたエンジン・パーツを並べ
その現状を把握することから進めていくことにしよう。**

REPORT◉藤原よしお（*FUJIWARA Yoshio*）　PHOTO◉前田恵介（*MAEDA Keisuke*）

長らくボディのレストア作業をお届けしてきた1972年式ポルシェ911Sのレポートだが、ついにエンジン編がスタートすることとなった。実はこの連載が始まって間もない4回目のレポートで、エンジン、ギヤボックスの状況報告を行い、焼き付きなど大きなトラブルを抱えていないことは確認している。しかしながら当時は補器類やヘッド周りの脱着を終えただけで、まだ腰下などは手付かずの状態だった。

今回、本格的なオーバーホール、組み上げの作業を始めるにあたり、改めて完全にバラされた2・4ℓ空冷水平対向6気筒SOHC911／53型ユニットのパーツを並べ、その現状を把握することとした。

「車検証を見ると1982年以降、車検を取っていないので、少なくとも30年以上は動いていないと思います。走行距離は7万kmほど。ブローしたような形跡はないのですが、ずっと放っておいたために、引き取った時はすでに不動で酷い状態でした」

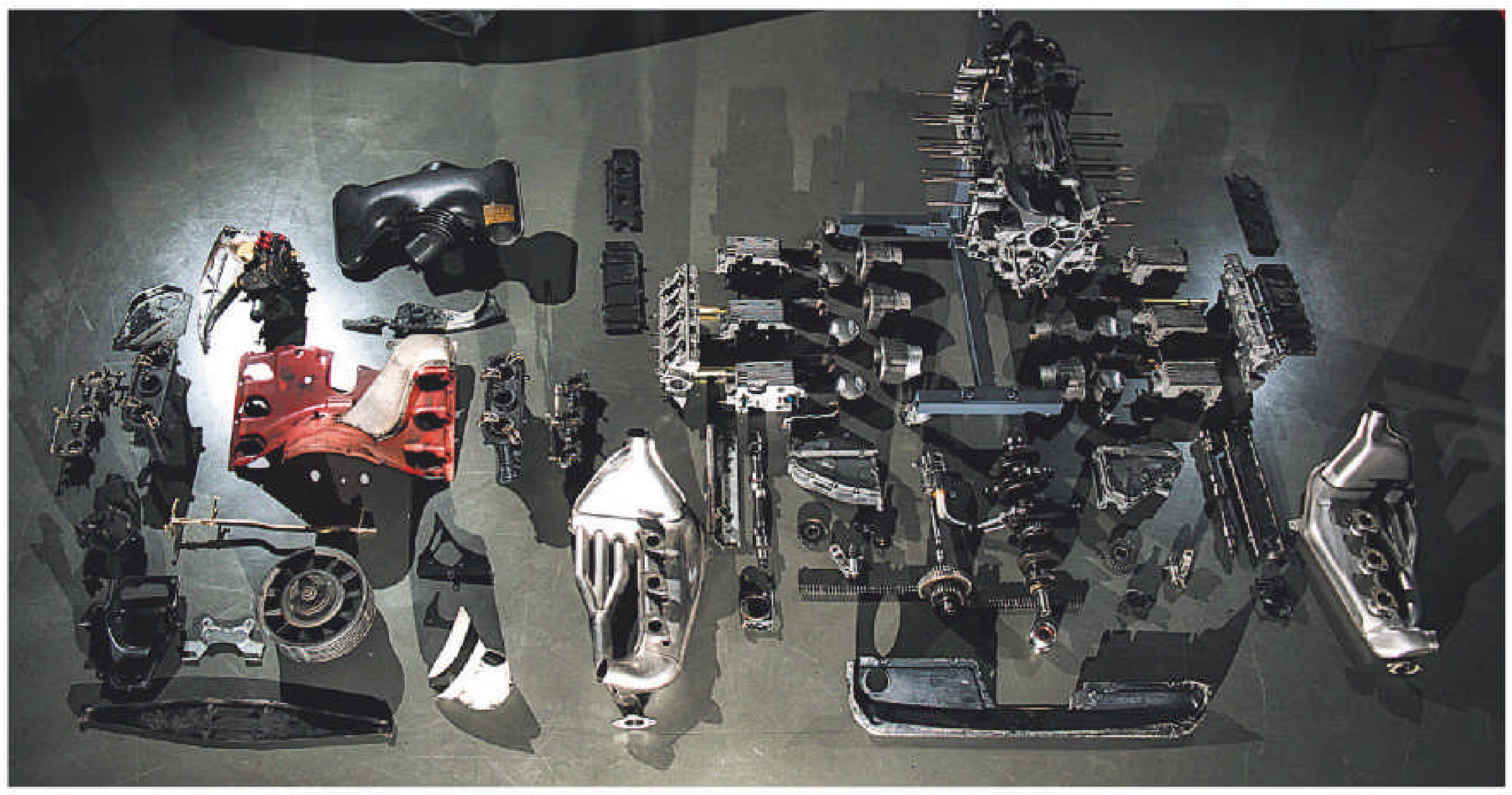
と、引き上げた時の様子を語るのは、グループ・エムの生越社長だ。今は一通り清掃してあるので、想像もつかないが、当時はボロボロのひどい状態だったそうだ。

まずは、このエンジン自体の素性から確認してみる。ここで新藤メカが取り出したのが、前々回にもご紹介したポルシェ純正のテクニカルスペック・ブックだ。

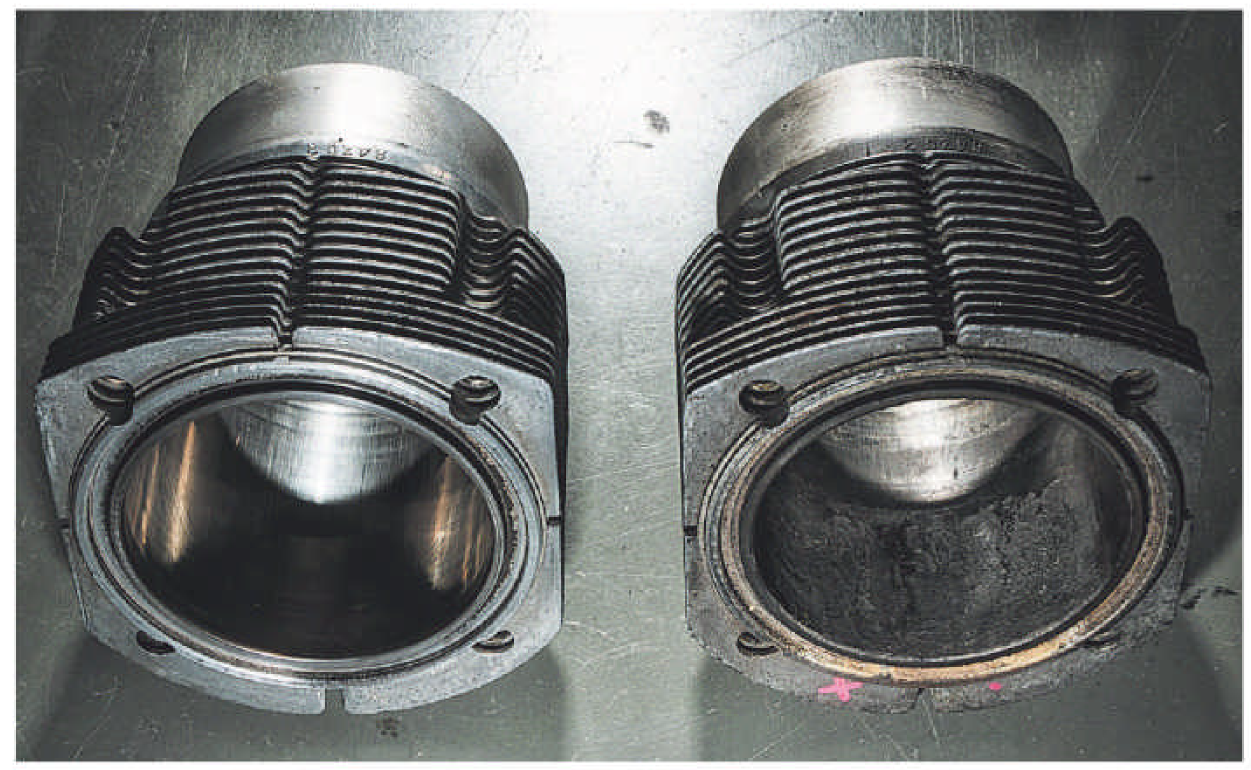
「レポート車のエンジンナンバーは6321895。最初の6は6気筒エンジンの意味。次の数字はグレードで、3はSを示します。その次がイヤーモデルで2なので1972年ということになります」

つまり正真正銘、1972年式の

これがレポート車の911/53型ユニットの全貌だ



分解されたレポート車の911/53型ユニット。こうして並べてみると空冷フラット6の構造がよくわかって面白い。作業効率を優先し、一部がO/H済やリプレイス・パーツに置き換わっているが、基本的に引き上げてきた状態のままだ。



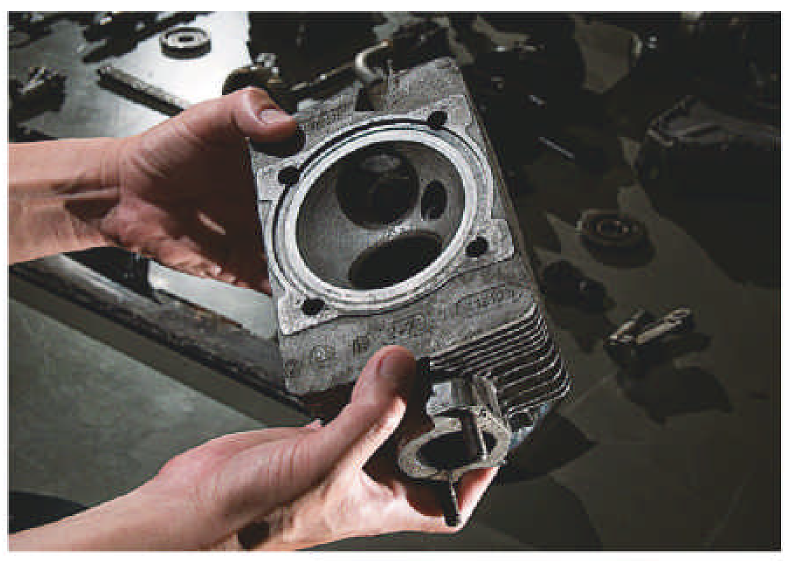
右が元々のシリンダーバレル、左がストックされていたユーズド品。元々の方は、シリンダー内側のクロムメッキが完全に剥がれ落ちてしまっている。これではもう再生不能だ。



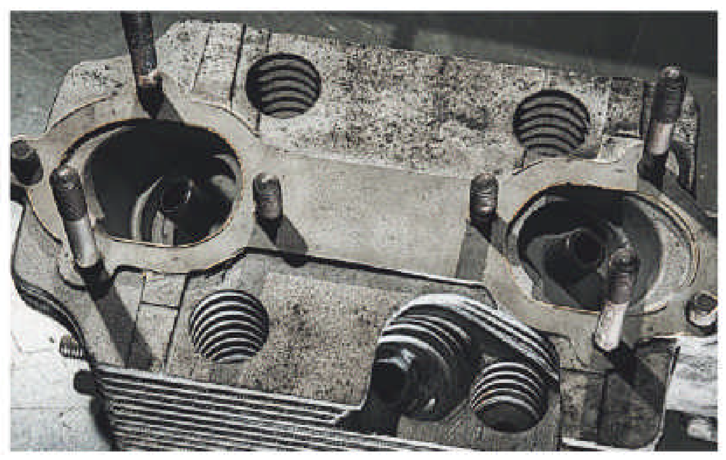
↑カムシャフトは油膜切れを起こしたような形跡も見当たらず、綺麗な状態。この後しっかりと磨き上げられ、再使用されることになっている。



↓タイミングチェーン・テンショナーは片側(写真右)が完全に抜け切った状態。もう一方は一応機能していたが、大事をとって両方ともオーバーホールすることとなる。



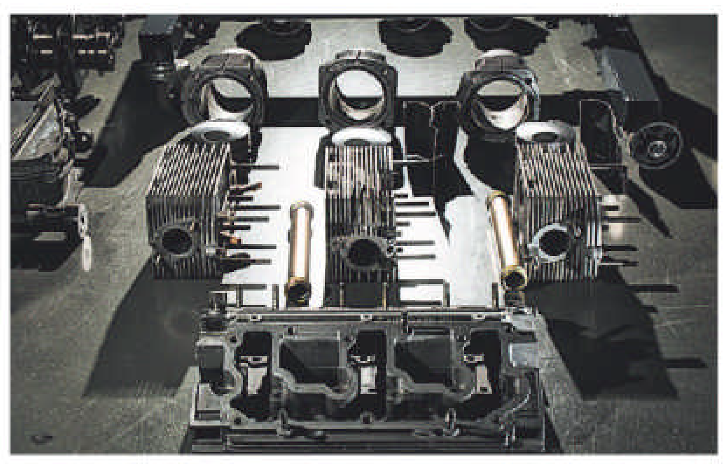
↑シリンダーヘッドは歪みや、気になる傷もなく状態はいい。燃焼室側もバブルシートのカットや研磨を行えばそのまま使うことができそうだ。



バルブガイドは内燃機屋に持ち込んで打ち替え。写真には映っていないが、もちろん外したバルブやバルブスプリングの清掃、加工、バランス取りも行われる。



→吸気ポート、排気ポートに残る鋳型の繋ぎ部分、表面の荒れなども綺麗に整えられる。こうしたひと手間が、エンジンの仕上がりに確実に影響を与える。



歪んでオイル漏れの原因になることも多いカムハウジング(手前)の状態も良好。一度洗浄されているが、ヘッドやシリンダー共々ウエットブラストにかけられ、新品同様に仕上げられる。

911Sのエンジンで間違いないということになる。加えて、過去に大きな修理を施したり、チューニングなどイジった形跡もない、マッチングナンバーのオリジナル・エンジンであるという。

すでに、各部の精査が行われ、いくつかのパーツは交換やオーバーホールや再メッキといった作業が進められているのだが、中でも状態が良くなかったのが、アルミフィンで囲まれた鋳鉄製の〝バイラルシリンダー〟であった。

「これを見てください」

と伊沢メカが見せてくれたのは、元々レポート車に付いていたシリンダーバレルだ。

「このようにシリンダー内側の摺動面に施してあるクロムメッキが剥がれてしまっています。おそらく長年の保管状況が悪くて水や湿気で侵食されてしまったんでしょうね」

この場合、シリンダーを再メッキして使うのは事実上不可能（直しても剥がれてしまうケースがあるそうだ）なため、交換しか方法はない。幸いグループ・エムには程度のいいユーズド品のストックが豊富にあったため、ピストンとセットで交換されることになっている。

シリンダーヘッドはバルブガイドの打ち替えや、バルブシートのカット、燃焼室などの研磨、清掃で再使用が可能な状態。その際、吸気ポートや排気ポートの段差がなくなるよう、丁寧に擦り合わせを行うなど、手を加えていくと生越社長はいう。

「その他にもピストン、コンロッドの重さを揃えたり、クランクシャフトのバランス取りなどもしっかりと行います。これらはディーラーでは絶対しない仕事ですが、パーツの公差をどんどん詰めていくと、マフラーを変えたりせず純正のままでも、エンジンのツキに効いてくるんです。オーバーホールを通じて量産体制で賄えない部分のクオリティを我々が上げていくという感じですね」

また、全体の作業スケジュールを管理する新藤メカによると、シリンダーヘッドはすぐに内燃機屋に送られ作業を開始。その間に交換する中古シリンダーをホーニングしてメッキに磨きをかけるほか、ピストンリングの交換、バランス取りといった作業が行われるのだそうだ。

一方、カムシャフトは左右バンクとも虫食いなどの症状はなく、そのまま再使用が可能。歪みやすいアルミ製のカムシャフト・ハウジング、カムチェーンケースなども問題はなく、ウエットブラストをかけて綺麗にして使われることになっている。

エンジンはナンバーズマッチ





ブロックに刻まれたエンジンナンバーを純正のテクニカルスペック・ブックでチェック。ちなみにレポート車は過去の履歴から証明されているものの、マッチングナンバーか否かが不明な場合、ポルシェは車体番号とエンジン番号との適合表を公表していないので、ポルシェクラシックを通じて問い合わせる必要がある。

ただタイミングチェーン・テンショナーに関しては、片側のシリンダーがスカスカに抜けてしまっている（1983年型までのフラット6の数少ない欠点の1つでもある）など、不穏な状態にあったため、しっかりとオーバーホールされる予定だ。

「確かに色々と劣化した部分はありますが、オーバーレブしてグチャグチャになったエンジンなどに比べたら、作業的には楽な方です。ステップを踏んでセオリー通りに組み上げる中で、我々のノウハウを少し注ぎ込んであれば、綺麗に回って乗りやすい、良いエンジンになりますよ」

という生越社長の言葉通り、エンジン自体の素性は悪いものではなさそうだ。ということで、残りの部分の詳細に関しては、引き続き次回のレポートでお送りすることにしたい。

問い合わせ／Gruppe M（グループ・エム） ☎048-450-2911 https://www.gruppem.co.jp/



Porsche 911 Carrera ('95/Type993)

Vol.41

“アブのみ”Part.2

足まわりからスプリングを取り去って、アブソーバーのみの状態でこれをストロークさせ、タイヤの軌跡を計測する通称“アブのみ”。その結果から993のサスペンションにおける有効ストローク範囲がわかりベースとなる車高が決まったというのが先月までのお話。そして今月はこれをグラフで可視化し、今後のセッティングを考察して行く。

REPORT◉山田弘樹（*YAMADA Kouki*）　PHOTO◉田村 弥（*TAMURA Wataru*）

「乗り心地良いですね！」

今月号の撮影で箱根ターンパイクに赴いたとき、久しぶりに永田編集長がマイ993をチョイ乗り。そして嬉しいコメントを頂きました。

そうでしょう、そうでしょう！

ちなみに編集長の993もサスペンションは純正ですが、現在ダンパー（たぶんヴォーゲ製のモノチューブ）が既に抜け気味な上に、タイヤは18インチ。ですから17インチのパイロットスポーツ2とビルシュタインダンパー（シングルチューブ）の、しなやかながらもコシのある組み合わせには、好印象を抱いたようです。

でも18インチ化って、マイ993の前オーナーさんもやっていた通り、RSオマージュであり、993チューンのド定番。その気持ち、わかるんですよねー。そして編集長の993は、RS用ブレーキまできちんとインストールしているんです。

赤キャリパーといえば、993乗りには憧れのアイテム。でも現在その価格はかなり高騰しているみたいですし、ボクは無理して入れてもバネ下が重たくなるんじゃないか？ピストン径が変わるから、993マスターだと踏み心地変わるんじゃないかな？　と二の足を踏んでいます。

RSはこうした足まわりを、サーキットを速く走るために装備したレン・シュポルト。でもストリート主体でたまにサーキットを走るような使い方ならば、ノーマルキャリパー&ローターの方が、トータルバランスは良いんじゃないか……。そんな疑問を確かめるためにも、編集長の993と乗り比べしなきゃですね。

さてそんなマイ993の乗り味が、どうやって作り出されたのかを今月は、グラフで見て行きます。その方法は写真で示した通りですが、スプリングを抜いたいわゆる〝アブのみ〟状態で車高を上げ下げし、その際のトー／キャンバー変化を10㎜ごとに





アブソーバーのみの状態でタイヤを装着し、リフトで車体を上下させる。するとスプリングの反力がないサスアームはそのジオメトリー変化通りにタイヤを動かしてくれる。そこで得られたトー／キャンバー角を決められたストローク量ごとに細かくプロットしてグラフを作成する。

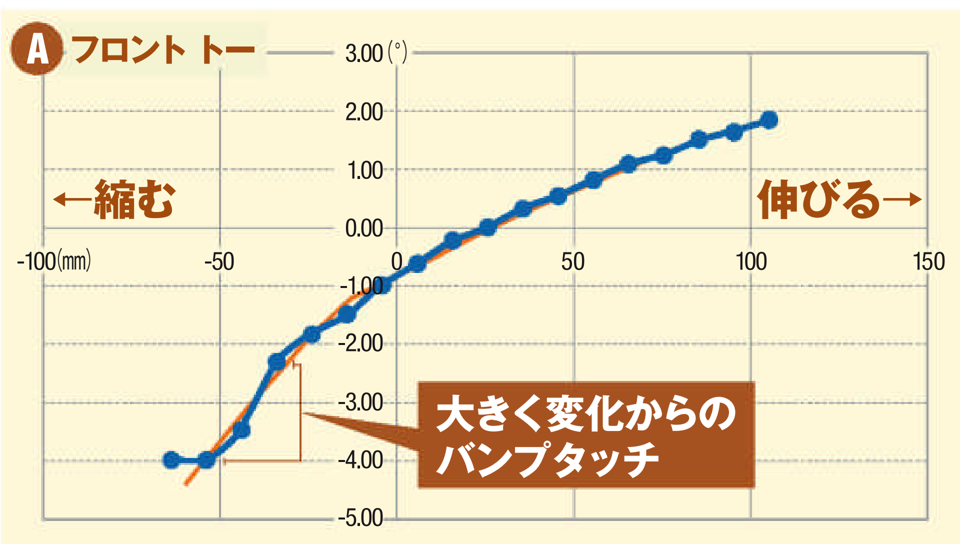


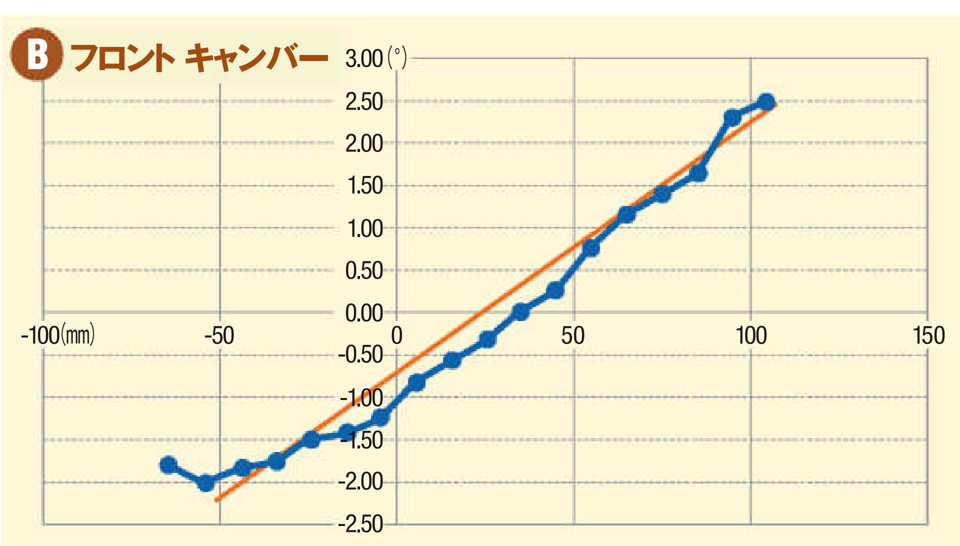
→路面がうねっていても操縦性が穏やかで、とにかく乗りやすくなった993。現状はターンインしてからアクセルオンでさらに旋回して行くイメージのセッティング（リヤ下がりの車高）であり、安定感も非常に高い。そしてここから筆者好みの方向性を試して行く予定だったのだが……。

プロットしました。

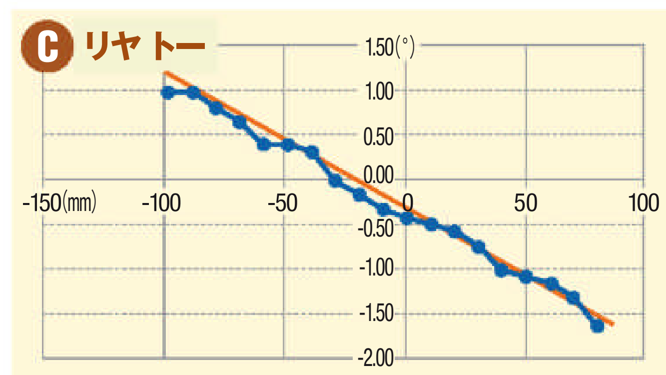
これを見てまずわかるのは、993の車高をあまり下げてはいけないということ。特にグラフAでは、40mmを過ぎたあたりからトーが大きくバンプアウトし始めるのが見て取れます。そして50mmを過ぎたあたりからグラフが横ばいに。これは完全にバンプタッチしている状態です。

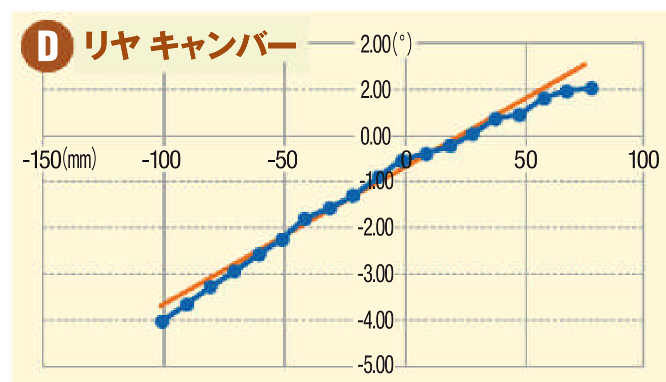
またグラフBでも、バンプするに従ってキャンバー角が付いていきます。コーナリング時なら一見それはいいことのようにも思えますが、たとえば片側のタイヤだけがバンプを乗り越えるような場面では、直進安定性が大きく損なわれるわけです。





グラフAはフロントのトー変化で、縦軸が角度、横軸がストローク量。理想だけで言うとグラフは水平に近い方がストローク時のアライメント変化量が少なく、993はそこそこ変化する足まわりだとわかる。しかし変化の仕方が一定かつ穏やかなのはよいところだ。注目はストローク量が-40mmを過ぎたあたりから、アウト方向に大きく変化すること。即ち993の車高は、これ以上下げない方が運転しやすいことになる。それでも車高を下げたいならRSのようにアップライトでストロークを確保し、なおかつこの領域に入らないように、スプリングを固くする必要がある。グラフBはフロントのキャンバー変化で、こちらも水平基調ではないが変化は穏やか。これよりキャンバーを付けたい場合はイニシャル値から変える。総じて993は、キャンバーよりトー変化に気を遣った方が良さそうだ。対してリヤはマルチリンクの恩恵か、ストロークによるアライメント変化はずっと穏やか。





↓奥津氏はファクトリーで計測したアライメントの変化量をプロットしてグラフを作成。これをベースに今後の方向性を考えてくれる。





←ご存じ993のリヤサスは、ひとつを調整すると別のアームも動くやっかいなマルチリンク。しかし奥津氏はキャリパーの取り付け角を基準とすることで、キネマティックトーゲージなしでもきちんとアライメントを調整した。実際に運転しても違和感はなかった。

理想だけを言えば、サスが伸びても縮んでも、アライメントは変化しない方がいい。そして「もっとこのグラフの傾き自体が少ないスポーツカーは沢山ある」とミュルサンヌの奥津氏は言います。では993の何が良いのかと言うと、それは「変化の仕方が穏やか」なこと。

つまり993を気持ちよく走らせたいならば、この穏やかにストロークする範囲を使うことが基本。簡単に言うといわゆる純正車高（路面からフェンダーまで675mm程度。指が縦で3本が入るくらい）より車高は、下げない方がよいことになります。もしくはスプリングレートを高め、車高を下げてもその領域までストロークしないようにする。でもそれって、相当固いと思います。

そしてご存じの通りRSは、このストロークを専用のアップライトとアッパーマウントで稼いで車高を下げています。その目的は低重心化による運動性能の向上ですが、同時に見た目と乗り味も良くすることが可能。ただRS用の足まわりパーツはいまや超高額アイテムで、だったらボクは純正車高で乗り心地を確保して、車高バランスでハンドリングを楽しくしよう！　と考えたわけです。

さらに今回はリヤダンパーにカラーを追加してリバウンドストロークを増量。その上でリヤの車高を6mm下げ、基準セットを決めました。そしてここからさらに走りこんで、自分好みなハンドリングを、レイクバランスとアライメントのイニシャルセッティングで施していこうとしていたのですが……。

いざワインディングへと993を走らせようとしたら、エンジンが掛からなくなりました（汗）。キーをひねれば通電しているし、どうやらバッテリーではなさそう。でも、火が飛ばない！　こっ、壊れたのか!?

そこでクレフの空冷博士こと小島メカに電話して、遠隔操作で小一時間。行き着いたのはクランク角センサーのカプラーでした。これが外れて接触不良を起こした上に、触った途端に加水分解を起こして砕けました（泣）。その日はなんとかこれを直結して家路に着きましたが、セッティング出しは一時中断です。

というわけで次回は、まずこのセンサーを修理します。同時に危なっかしい部分も点検して、レポートしてようと思います。はぁ……。

突然、エンジンがかからなくなった!!







次なるセットだしのために、再びワインディングへ向かおうとしたその矢先、エンジンが突然かからなくなってしまった。そこでクレフの小島メカに電話して、遠隔オペレーションでトラブルシューティングを敢行。DMAリレーの直結（①）やプラグチェックなど様々なことを試し、最後に行き着いたのはなんとクランク角センサーのカプラーだった（②：詳細は次号で）。最後は無事にエンジンも掛かったのだが、セッティングの作業はここで時間切れ。次回以降に持ち越すこととなった。

問い合わせ／ミュルサンヌ　静岡県田方郡函南町畑毛59　☎055-979-8439　http://www.mulsanne.co.jp

サーキットのススメ

走れるクルマの本当の遊び方

Vol. 53 鈴鹿サーキットアドバイザー制度



最高峰だからこそすべきこと

最新スポーツカーを本気で楽しむなら、サーキット走行が最善の道！　というわけでこの連載では毎回サーキットを身近に感じる方法を模索している。今回はF1も開催される鈴鹿サーキットのスポーツ走行への取り組みを紹介する。

SUPERVISOR◉田中哲也（*TANAKA Tetsuya*）
TEXT◉吉岡卓朗（*YOSHIOKA Takuro*）　PHOTO◉益田和久（*MASUDA Kazuhisa*）



SUPERVISOR 田中哲也

本誌おなじみのサーキットご意見番。今シーズンはスーパーフォーミュラライツ、スーパー GT300クラスに監督で、スーパー耐久シリーズST-3クラスにドライバーで参戦。鈴鹿サーキットのチャレンジクラブでアドバイザーを務める。

世界中に多くのレーシングコースがあるが、日本を代表する鈴鹿サーキットはその中でも最高クラスである。登山で例えればエベレストだ。しかし、その最高峰に他のサーキット走行経験が少ないまま挑むドライバーがいる。山登りが好きでも経験も技術も乏しいのに、いきなりエベレストに挑戦する人がいるだろうか？

鈴鹿サーキットにはチャレンジクラブというナンバー登録車のスポーツ走行枠があるが、実はもう10年ほど前から、そこで参加者にアドバイスをしている。鈴鹿サーキットから依頼を受け、アドバイザーとして登録しているのだ。朝のドラミで注意事項を話し、パドックのアドバイザールームで走行相談も受け付けているし、時間があればピットを巡って、ビギナー、ベテラン問わず声をかけている。

鈴鹿サーキットのモータースポーツ課の西井毅さんは、アドバイザー制度を促進することでサーキットを走る自動車趣味の文化が醸成されることを願うひとりだ。今回は西井さんとの対談を通じて、サーキット走行を楽しむために、鈴鹿がどのような取り組みをしているか紹介しよう。

＊

哲也　今日はよろしくお願いします。

西井　こちらこそ、いつもアドバイザーを務めていただき、ありがとうございます。スポーツ走行は速さを目的にしがちですが、そこにアドバイザーがいることで、参加者全員が楽しめるようになり、それがやがてモータースポーツ全体のレベルアップになると思っています。

哲也　それはどういう部分ですか？

西井　アドバイザー制度はもともと安全のために始めたのですが、走りを観てくれる人がいることが参加者の励みになっているようです。アドバイザーから褒められると単純に嬉しく、格別の喜びがあるようですね。アドバイザー制度はサーキット道場ではありませんが、サーキットが単なるストレス発散ではなく、走行技術を向上の喜びにつながると感じていただければ、サーキット運営者冥利につきます。

哲也　アドバイザーとして正直に言うと、最初のサーキット走行は、この連載で紹介するようなミニサーキットを走行してほしいと思っていま

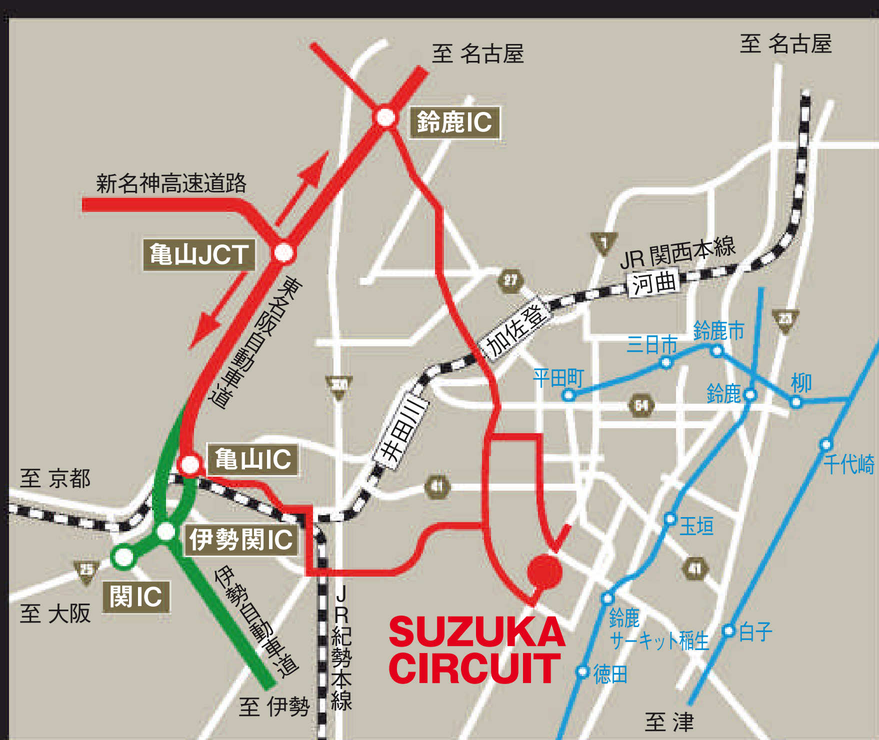
→鈴鹿サーキットは海外のドライバーも虜になる魅力を持っている。マシンの性能よりも技術や挑戦が求められるレイアウトが人気の秘密だ。





最初のスポーツ走行前ドライバーズミーティングでは、アドバイザーから当日の注意事項などが説明される。ここでコースコンディションを共有する。

↓東名阪道の鈴鹿ICから約12km、20分。東京、名古屋方面からは伊勢湾岸道のみえ川越ICを降りて国道23号を通っても到着時間が変わらないこともある。平日の朝、サーキット周辺はラッシュアワーがあるので注意。入場はモータースポーツゲートから。



■住所：三重県鈴鹿市稲生町7992

す。鈴鹿にはスポーツ走行を楽しもうと幅広い層が訪れますが、本気でレースを目指す人もいれば、趣味としてサーキットを楽しむ人もいます。でもモータースポーツは基礎が大事で、たとえば広場でパイロンスラロームをしたり、ショートサーキットで練習してからステップアップする方が良い。でも現実はサーキットで思い切り走りたいから鈴鹿を訪れます。だから広場やショートサーキットでの練習を勧めても聞く耳を持ってくれないですね（笑）。

西井　田中さんには単なるアドバイザーではなく、アドバイザーのあるべき姿を模索するなかで基準になっていただいています。たとえば以前、講習会の際に『僕も長年走っていますが完璧に走れたことは1度か2度しかありません』と仰っていたのがすごく印象的でした。その瞬間、あそこで何km／h出たとか、コーナーのラインが完璧だと満足していた参加者の皆さんの空気が変わって、学ぼうという態度になりました。プロはそういう姿勢で取り組んでいるんだと、身が引き締まる思いだったと思います。どういうレベルを目指すのか、その心構えが模範となっていると思います。

哲也　アマチュアの人の思う完璧と、プロの思う完璧はまったく異なりますからね。プロはレース中、完璧に近い走りはできても、それは本当の完璧ではないんです。

西井　私見ですがそういう価値観を参加者が共有してくれたら嬉しいですね。アドバイザーの言葉に重みを感じて、安全に速く走るために技術を求めていただきたいです。

哲也　幸いにも鈴鹿には南コースというショートコースがあります。僕がプライベートでレッスンする場合は南コースで始めます。まずはどんな運転をするのか、速度域の低い所で走ってもらって適切なアドバイスを見極めます。そうすることで技術を高めていく理想的な方法をアドバイスできるんです。僕自身若い頃にＦＪ１６００で鈴鹿を走って、２回目の走行で当時のトップドライバーにそこそこついて行けましたが、なんだ、俺速いじゃないか、と思った次の瞬間クラッシュしました。そういう速度域で走ったことがなかったんです。峠でクラッシュしたことはあっても、サーキットの速度域で何が起こるのか理解していませんでした。そういう失敗をどうしたらしなくて済むのかということを、伝えていきたいですね。

西井　同感です。それと個人的意見ですが、どのような目的でも構わないので、テーマを持って走り込んでいただきたいです。参加者の方に先ずサーキット走行のルールとマナーを理解していただき、予測しながら安全に走っていただきたいですね。

＊





鈴鹿サーキットモータースポーツ課の西井毅さんとアドバイザー制度について語り合うスーパーバイザー田中哲也。西井さんは2輪のスポーツ走行の改善にも熱心に取り組んでいる。

速い人と遅い人が混走する場合、速い人が注意する必要があるが、遅い人も後ろを見て注意しないといけない。自分のラインだけ考えて走るのはマナー違反だ。高速道路でもミラーを見て走るものだ。後ろを見る余裕がないというのは、つまり自分の技量を超えたところで走っているということだ。ミラーを見る余裕がないならメーターを見る余裕もないだろう。それでは水温上昇にも、オイルを吹きながら走っていることにも気づかない。鈴鹿は世界屈指のサーキットだ。だからこそ、走るドライバーの意識の高さも追求したい。

問い合わせ／鈴鹿サーキット
☎059-378-1111　https://www.suzukacircuit.jp/

ADAC TOTAL 24h-Race Nürburgring × Manthey Racing

悪天候により14時間半にも及ぶ中断があるなど、今年のニュル24時間は荒れた。そうした逆境にめげることなく、むしろ水を得た魚のように味方につけて、終始、安定した走りで頂点に輝いたのが百戦錬磨のマンタイ・レーシングだった。パートナーを務めるKWの"強さ"もまた、今年の闘いで強く印象付けられた。

REPORT◉中三川大地（*NAKAMIGAWA Daichi*）
PHOTO◉Manthey Racing／KW Automotive／Porsche AG

逆境で掴んだ栄冠



初夏の到来とともに強者たちがこのグリーンヘルにやってくる。グランプリコースとノルトシュライフェ（北コース）とをつなぐ全長25・378kmもの難コースを24時間かけて闘う、ニュルブルクリンク24時間耐久レース（ADACトタル24時間レース）が6月3〜6日に開催された。今年は新型コロナ禍の影響で参加台数が121台に止まった。日本のメーカーやチーム、ドライバーなども参加が見送った例がいくつか見受けられた。

それでもニュル24時間の濃密な闘いは変わらない。圧巻はマンタイ・レーシングだった。昨年は9月へと延期されての開催だったが、マンタイ・レーシングがオペレーションするポルシェGTチーム内にコロナウイルス陽性者が出たことで、やむなく不参加となっていた。悔しい想いを胸に秘めた今年は、何が何でも勝つという気概を感じさせた。

天候に翻弄されるのは例年通りだが、今年は特に荒れた。スタートした時点からコースにドライとウエット路面が混在するという難しさに加え、時間とともに雨が激しさを増すように。6時間ほど経過する頃には雨足が次第に弱まっていくものの、今度は霧が深くなっていく。夜間にさしかかると暗闇に加えての濃霧という、一寸先も見えないような状態でクラッシュが頻出し、夜21時30分には赤旗中断となった。

この荒れたコンディションだからこそ、百戦錬磨のマンタイ・レーシングは速さを見せつけた。911号車911GT3 Rは予選結果こそ11位と奮わなかったものの、序盤から悪天候を感じさせないハイペースで走行を重ね、4周目に首位へ躍り出る。その後も4号車メルセデスAMGチームHRTのAMG GT3と抜きつ抜かれつの激しい首位争いを展開しながら、赤旗中断時点での上位3台は、この2台に加え、昨年の覇者である1号車ローヴェ・レーシングM6 GT3となった。

夜が明けても濃霧は途切れることなく中断は約14時間半に及び、再ス







6月3〜6日に開催された今年のニュル24時間。新型コロナ禍の最中ながら121台の参加台数となった。参加チームはおろかグランドスタンドやメルセデスタワーの観客も万全の感染対策が取られた。ポルシェはSP9を筆頭にあらゆるクラスに存在するニュルの定番だ。



タートが切られたのは翌日の11時40分だった。午後になると霧も晴れて完全なドライに。24時間レースながらも、後半は3時間あまりのスプリントレースの様相を呈していた。4号車AMG GT3と1号車M6 GT3は激しい争いの中、トラブルで順位を落とし、911号車911GT3 Rは、代わりに順位を上げてきた25号車ローヴェ・レーシングM6 GT3との一騎打ちに。911号車は安定感のある走りで1位を守り抜き、見事、トップチェッカーを受けた。2位との差はわずか8・817秒。些細なミスや天候変化、またピット戦略が少し裏目に出るだけで一瞬で覆される些細な時間だ。それだけ熾烈な闘いであったことを物語る。こうしてマンタイ・レーシングは、創立25周年にして7度目の総合優勝を獲得した。あらゆる逆境の中で果敢に勝利を目指し、それを手にしたマンタイ・レーシングに最大の賛辞を贈りたい。

マンタイ・レーシングと二人三脚で活動を続けてきたサスペンションメーカーであるKWの〝強さ〟も強く印象に残った。優勝した911号車911GT3 Rはもちろんのこと、2位の98号車ローヴェ・レーシングM6 GT3、そして4位につけた44号車ファルケン・モータースポーツ911GT3 Rなど、おしなべてKWのサスペンション（コンペティションシリーズ）を装着していた。参加車両全体を見渡すと、121台中61台と、半数以上ものチームがKWを選んでいたことがわかる。過去には7割近くを占めることもあったという。総合優勝にしてSP9クラスを制したマンタイ・レーシングを筆頭に、全24クラス中12クラスを制するなど、結果にしてもKWの強さは際立っていた。

今回、優勝したマンタイ・レーシングが記録したのはわずか59周で、49回目を数えるニュル24時間史上でもっとも周回数の少ないレースとなった。とはいっても過酷で難しいレースであったことに変わりはない。むしろ、ドライ、ウエットと目まぐるしく変化する路面状況の中で、安定して速く走りきるためには、一発の速さよりもドライバーに安心感を抱かせる、扱いやすいマシンづくりが欠かせない。そのためにはセットアップの自由度を含めたサスペンションの性能が大きく関わってくるはずだ。荒れたコンディションだったからこそ、逆にKWの強さが活かされたのだろう。しかもKWは、持ちうる最高峰の技術を、マンタイ・レーシングのようなポルシェ・ファクトリーチームから、純然たるプライベーターにまで分け隔てなく提供している。逆境の中でこそ光り輝くKWの強さ。マンタイ・レーシングに象徴されるように、今年はそれを見事に証明したようだった。



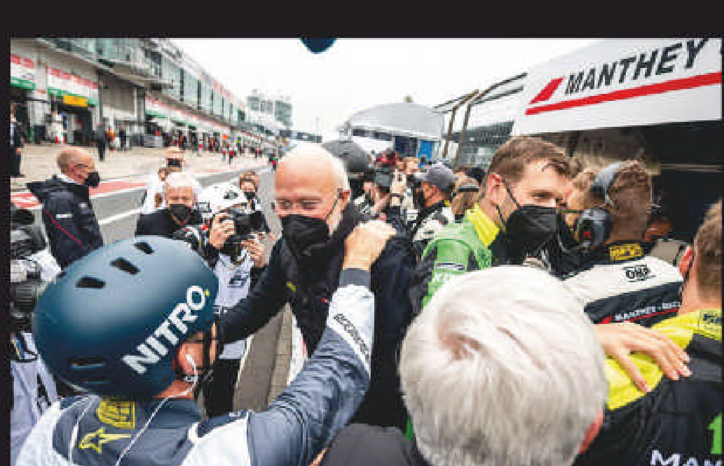


ドライからウエットへ。そして夜に差し掛かる頃には濃霧になるなど、難しいコンディションが続いた。この濃霧の影響で14時間半もの中断となり、結果として59周でチェッカーを迎えることに。ニュル24時間史上でもっとも周回数の少ないレースとなった。





2位につけたのは98号車ローヴェ・レーシングM6 GT3。911号車マンタイ・レーシング911GT3 Rとの差はわずか8.817秒という僅差だった。4位には44号車ファルケンモータースポーツの911GT3 Rが入り、これら3チームはKW製サスペンションを装着する。



911号車のドライバーはマッテオ・カイロリ、ミカエル・クリステンセン、エストーレ・ケビン、ラース・カーンの4名。カーンは体調不良でドライブしなかったため、3名で闘い切った。創業者のオラフ・マンタイは代表兼総監督として最前線で指揮を執った。



COOPERATION／橋本コーポレーション ☎075-761-7351 https://www.h-c.co.jp
KWオートモーティブジャパン ☎075-771-7351 http://www.kwsuspensions.jp

スポーツカー
自動車工学的ロン

福野礼一郎の熱宇宙 34

かつて我々は福野礼一郎のスポーツカー論／スーパーカー論を貪るように読んだ。「スポーツカーの是非は物理が決める」「ヨー慣性モーメントは運動性のキーワードだ」「スーパーカーなんか直線番長のゴミである」そんな過激で熱いスポーツカー論をわくわくしながら毎月読んだものだ。かつて福野節の熱烈なファンだった本誌編集長永田元輔が、夜の東京をスポーツカーで走りながらいまの視点で福野に本音のスポーツカー論、スーパーカー論を問う。もう一度あの熱い話が聴きたい。

REPORT◉福野礼一郎（*FUKUNO Reiichiro*）
PHOTO◉篠原晃一（*SHINOHARA Koichi*）

5.2ℓツインターボ715psのアストンマーティンDBSスーパーレジェーラを、余談・脱線を交えながら語る

冒頭余談：グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピード2021

永田編集長　読者の皆様、こんにちは。ところでＹｏｕＴｕｂｅでグッドウッドの中継観ましたか？

福野礼一郎　実況で全プログラム見れちゃうなんて、本当にいい時代です。

永田　アルピナＢ８グランクーペとジャガーＸＪＲ15がクラッシュするハプニングもありましたが。

福野　アルピナはブレーキングでアンダー出してウォールにクラッシュしてましたが、ＡＢＳがついてるのにどうしてああなったか、ちょっと不思議でした。ＸＪＲ15も直線で突然コースアウトしてるように見えたけど、駆動系かサスの破損かも。

永田　今回はロータスがテーマということで、エミーラがワールド・プレミアやってました。

福野　ＡＭＧ製エンジンで話題。

永田　はい。２ℓがＡＭＧの直４ターボ大怪獣＝Ｍ１３９で、３・５ℓはエヴォーラと同じトヨタの2GR-FEのスーパーチャージャー版です。ベンツＣクラス系などに搭載してるＡＭＧの直４ターボには出力で２８０kWと３１０kWの２バージョンがあって、もし４１６ps／４５０Nmの３１０kW仕様をエミーラに積むと、エボーラＧＴスポーツ用のトヨタＶ６の４１６ps／４２０Nmとほぼ同等ということになっちゃうので、直４は当面２８０kW仕様かもですね。

福野　仮に２８０kW仕様だとしたって、スポーツ・パフォーマンスとしたら車重、重量配分、レスポンスなど、すべて直４ターボの方が上でしょう。ロータスもそう考えているのでは（直４のみＤＣＴ。Ｖ６はＡＴとＭＴ）。

永田　福野さんも「自分でスーパーカー作るならエンジンは直４ターボ」って前から言ってましたもんね。

福野　もう一声言うなら「ゴードン・マレー式に横倒し」ですが。

永田　ＳＦ90スパイダーが走ってましたね！　２９６ＧＴＢに似てて、なかなかカッコいいと思いませんか？

福野　動画で見ると横幅がむちゃくちゃ広かったです。あのクルマは上から見るとなかなか面白いスタイリングですよね。

永田　福野さんの注目は。

福野　いやまあ自分的にはむかしのＦ１でしたね。驚いたのはダン・ガーニーのイーグルＦ１（１９６６〜67年）。ちゃんと当時のままウエスレイクＶ12（３ℓ）で走ってるのが素晴らしい。もっともそのあと出走した67年・68年のチャンピオンカー、ロータス49に比べると、同じレギュレーションで造ったとは思えないくらいイーグルはうすらデカかったけど（笑）。当時のＦ１のレースの動画を見ると、イーグルとホンダＲＡ２７３の２台だけトラックみたいにでかい。あれじゃあ勝てんなーという感じ。それと今回やっぱカッコいいなと再認識したのがタミヤも当時１／20で作った１９９１年のジョーダン１９１。コンパクトなのに流麗で、７ＵＰカラーもよく似合ってる。

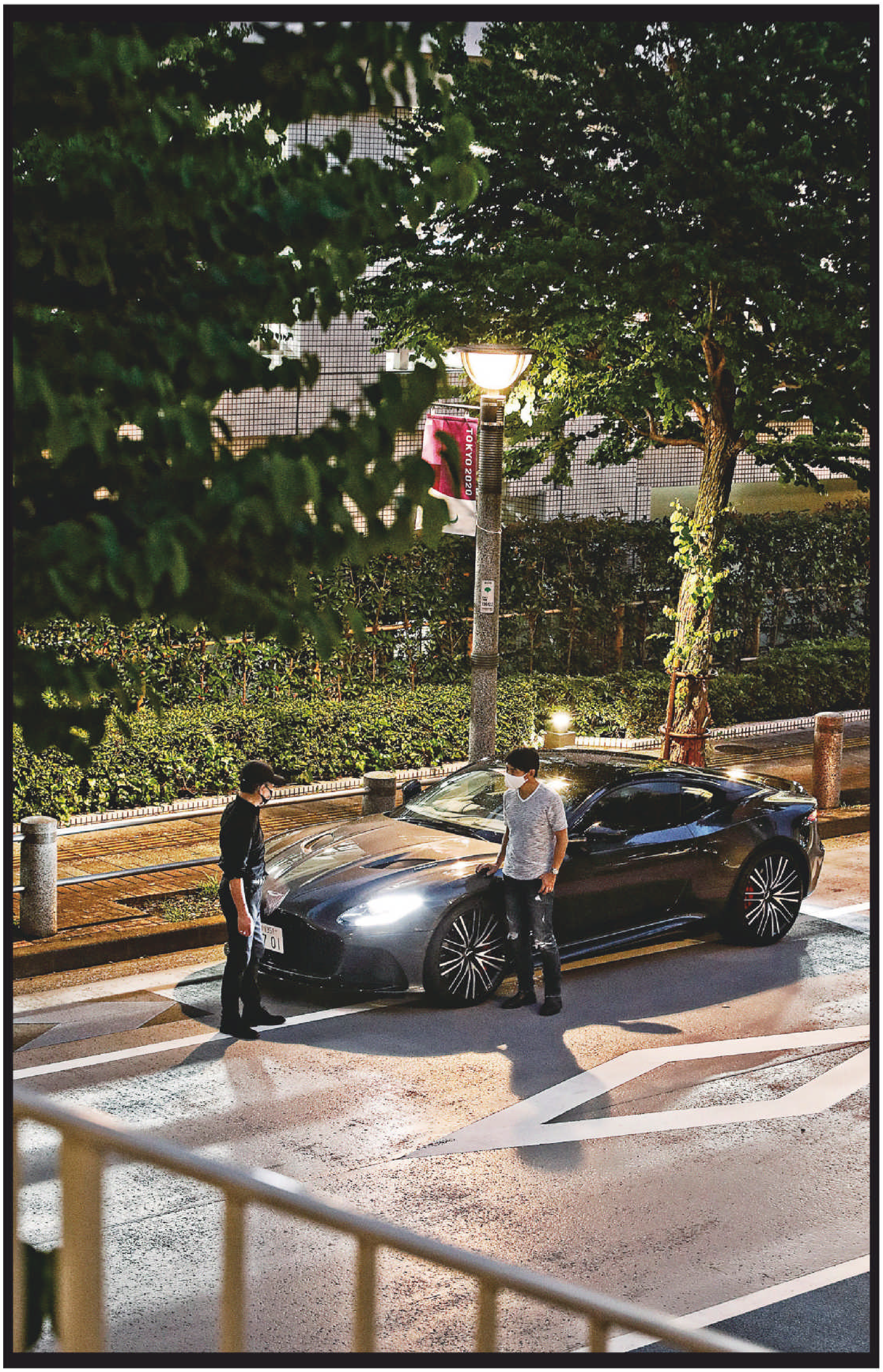
永田　シューマッハがデビューの１戦だけ乗ったマシンですね（91年ベルギーＧＰ）。あれはＶ８ですか。

福野　３・５ℓＮＡの時代ですからフォードＨＢと呼んでた75度Ｖ８です。

永田　私はそのあとに走った６４１／２がかっこいいと思いました。

福野　６４０はＶ12にしては非常に機能的にまとまってましたね。さすがジョン・バーナード、なに作っても天才。だってあれこそパドル操作式電制ＭＴ





の発端ですからね。

ツーリングとアストンとスーパーレジェーラ

永田　すみません、ちょっと冒頭から話が脱線してしまいましたが、今回のテーマは「アストンマーティン」と「V12」ということで、6月29日にアストンマーティン ジャパンさんから5・2ℓツインターボ715ps、最高速度340km／hのDBSスーパーレジェーラをお借りしてきたんですが、当日は生憎の大雨で、合間を縫ってなんとか撮影だけはしたものの、とても試乗できるような状況ではありませんでした。なのでお台場周辺をちょっと走って試乗は終わりにしました。

福野　さすがに3568万円もするクルマを豪雨の中で走らせる気にはなれませんでした。すみません。でもゆっくり走ってもわかることはありますから。

永田　特殊装備付きDB5ボンドカーの25台限定生産という驚くべきニュースで話題を読んだアストンマーティンですが、あれってナンバープレートまで当時の再現でくるくる回転するようになってることもあって「公道では走行できません」という話で、さらにびっくりしました。

福野　逆にそこがポイントですよ。だって60年代の旧車を構造もエンジンもそのままリバースエンジニアリングでリメイクしたって、衝突安全も排ガスも通らない。そんなクルマを一流のメーカーが造って売るわけにはいかない。

永田　ですよね。ということはあのプロジェクトはもしノーマルのDB5だったら成立しなかったということか。

福野　そうです。巨費を投じてノーマルのDB5を昔のままリメイクしたとしても、ナンバーがつかず公道も走れないんじゃ、誰も1台1億2億なんてカネは払わないでしょう。特殊装備付きのボンドカーだからこそ公道を走れなくても1台275万ポンド＝4億2095万円とって、なんとか25台くらいなら売れるだろう、という計画でしょう。25台売れたってたかが100億にしかならないんだから、赤字だとは思いますけどね。

永田　たかが100億とは暴言ですね。

福野　スーパーセブンならともかく、高級GTを当時のまま真面目にリメイクしようとしたら、治具やZAS金型など設備投資だけですぐ100億くらいかかります。まあ赤字が出ても宣伝費だと思えば、ボンド映画への車両協力費に比べてさほど高くないかと考えたのかも。

永田　クルマってものすごくカネがかかるもんなんですねえ。

福野　兵器からしたらただみたいなもんでしょう。F35なんて開発費150兆円、日本の購入価格は1機で100億円ですよ。

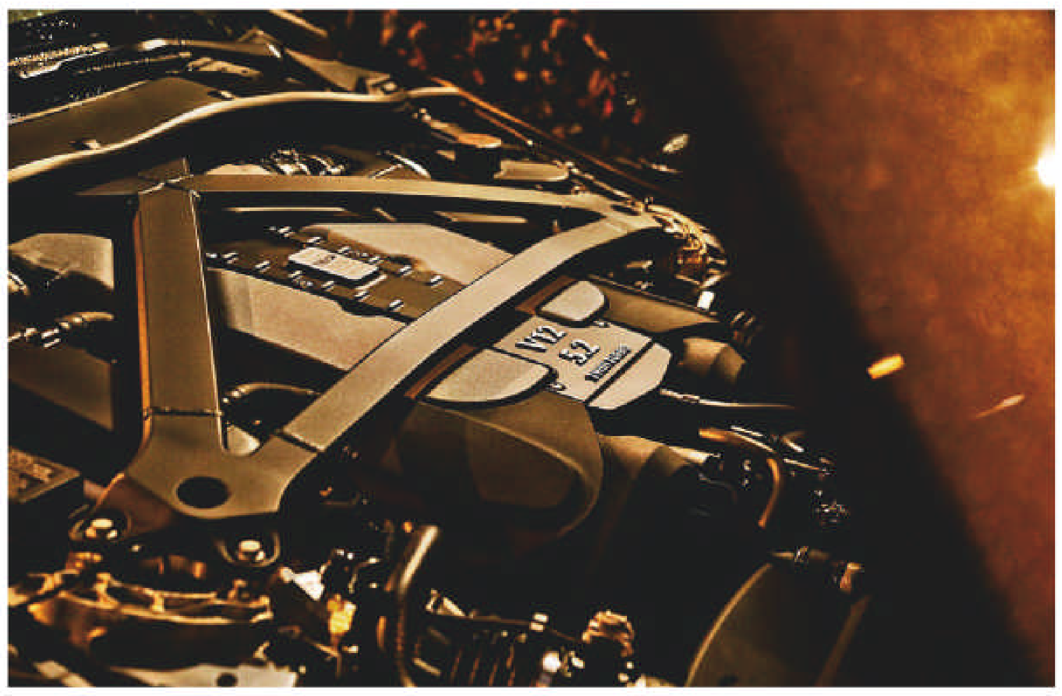
永田　DBSスーパーレジェーラは2018年6月に発表されたDB11 V12の上位車種で、基本構造や基本スタイリングはDB11とほぼ同じですが、V12ツインターボエンジンは608ps／700Nmから725ps／900Nmへと大幅パワーアップしてます。外観ではフロントマスクを変更、リヤにもダブルディフューザーを装着し、これで最大180kgのダウンフォースを発生させているそうです。あとボディ外板には一部CFRPを採用してボディを軽量化しています。それもあって、カロッツェリア・ツーリングで有名なスーパーレジェーラ（Superleggera＝イタリア語で超軽量）の名称を冠したわけですね。

福野　試乗車（SCFRLHAVJKGR01763）の車検証記載重量は1910kg（前軸980kg／後軸930kg）でしたから、実際には「超軽量」とはちょっとほど遠い値ですが。

永田　ガヤルドにもスーパーレジェーラ（2007年）というバリエーションがあったし、MINIのコンセプトカーにもスーパーレジェーラ・バージョンというのがありました（2014年）。

福野　ものの本によると1926年に2人の弁護士がミラノのコーチビルダ

ー「カロッツェリア・ファルコ」の経営権を購入したのが「カロッツェリア・ツーリング」の始まり。チャールズ・ウェイマンが考案した航空機のエアフレーム製造技術のライセンスを得て、直径10〜26㎜の鋼管をバードケージに組んでからアルミをリベット止め／巻きつけ固定してアルミ合金構造の車体を造るというボディ製造工法を開発、それを「スーパーレジェーラ（英国式英語読みならスーパーレゲラ）」と命名した。多くのメーカーの車体のデザインと生産を受注し、ツーリング＝スーパーレジェーラのイメージが定着したため、社名をカロッツェリア・ツーリング・スーパーレジェーラに変更してます。ツーリング製ボディで有名なのは戦前ではアルファロメオ6C2300Bや8C2900、戦後ならなんといっても社長の息子のカルロ・アンデルローニ（愛称「チチ」）がデザインした166㎜＝バルケッタですね。戦後はアルミ板が不足していて、街の看板や解体した航空機の廃材などをかき集めて使用していたようです。あとランボが造った最初のクルマ、350GT（1964年）とその改良型の400G



Tもツーリング製でした（フレームは当初ボナチーニBonacini、のちマルケージMarchesi製）。

永田 アストンではDB5がツーリングですよね。

福野 ツーリングが担当したのはDB4／5／6のスタイリングとプロト製作だけでしょう。生産そのものはバッキンガムシャーのニューポートパグネルの赤レンガのアストンマーティンの工場で、ツーリングにライセンス料を支払ってスーパーレジェーラ工法で行った。イタリアではバードケージに固定していくアルミパネルを一般的に木型の上でハンマーで叩いて鈑金加工するんですが、アストンでは英国式にイングリッシュホイールを使って成形した（今月号「福野礼一郎の昭和元禄Universe」参照）ので、ボディの仕上がりはツーリング製よりはるかに良かった。だからこそアストンはライセンス料を払ってでも自社工場で自社の職人に作らせたかったんでしょう。その後もツーリングはチチが経営してたんですが、モノコックボディの台頭に押されて仕事が減り、他のカロッツェリアのようにスターデザイナーを社内に置かなかったなどの理由もあって業績が悪化、1966年に会社を清算しました。現在のカロッツェリア・ツーリング・スーパーレジェーラS.r.l.は2006年に個人投資家グループがブランドネームと商標権を買い取って再興した会社で、マセラティやグンペルト、アルファ、MINI、フェラーリなどのショーモデルや限定生産車のデザインやコーチワークをしています。ガヤルド スーパーレジェーラとDBSスーパーレジェーラの場合は、カロッツェリアとしてツーリングが具体的に仕事をしたというよりは、過去にツーリングと関係があったということから有名な名称をメーカーが使わせてもらった（使用権を購入した）ということだと思います。

永田 DB5と同様、DBSスーパーレジェーラにもボンネットに「Superleggera」の筆記体のエンブレムが貼ってありましたね。アストンマーティン社もまた複雑な変遷を経て現代にいたっている会社です。ウィキペディアにも異常に詳しく経緯が書いてあって、1913年にロバート・バムフォードとライオネル・マーティンによって創業、ベルテッル、サザーランドの手を経て戦後のデビッド・ブラウンの時代に絶頂期を迎えますが、親会社の不調でカンパニー・デベロップメントに売却、そのときデビット・ブラウンのイニシャルをつけた最後の車種「DBS」が「V8」という名前になったと書いてあります。それ以後オーナーが2回変わり、フォード傘下に入ってPAGの一員になってDB7が大ヒット、しかしフォードの不振でまたまた売却され、現在はイタリアの投資グループが中心となって資金を提供、2016年にダイムラーと提携したということです。DB11／DBSスーパーレジェーラもセンターコンソールのタッチコン



Aston Martin DB5 Goldfinger Continuation

トロールやコラムなどにベンツのパーツを使ってます。ついでにウィキには「第一次世界大戦と第二次世界大戦で敵国であった旧ドイツ国のエンジンを搭載することを嘆くオーナーやファンも多い」という出典なしの独自研究が書いてありましたが。

福野 そんなん言ったらロールスもMINIもベントレーもロータスもみんな残念なクルマだってことになっちゃうじゃないですか。私はコーリン・チャップマンみたいにエンジンのブランドにこだわらないところが現代のイギリス車の魅力だと思ってますけど。

永田 「エンジンなんかどうでもいい」ってところで福野さんの主張も一貫してますもんね。

福野 もちろんエンジン＋変速機やモーターなどのパワートレインだって、パッケージやボディ剛性やサスや電制や走り込み開発と同じくらい重要だとは思ってます。クルマを決めるのはバランスなんだからエンジンやモーターだってもちろんその一端。ただし「スタイリングとエンジンがクルマの魅力のすべて」なんて死んだって思わない。

永田 福野さんはロマンチストじゃないから。

福野 はい。クルマに関してはプラグマチストでリアリストです。

イギリス自動車世界の背景

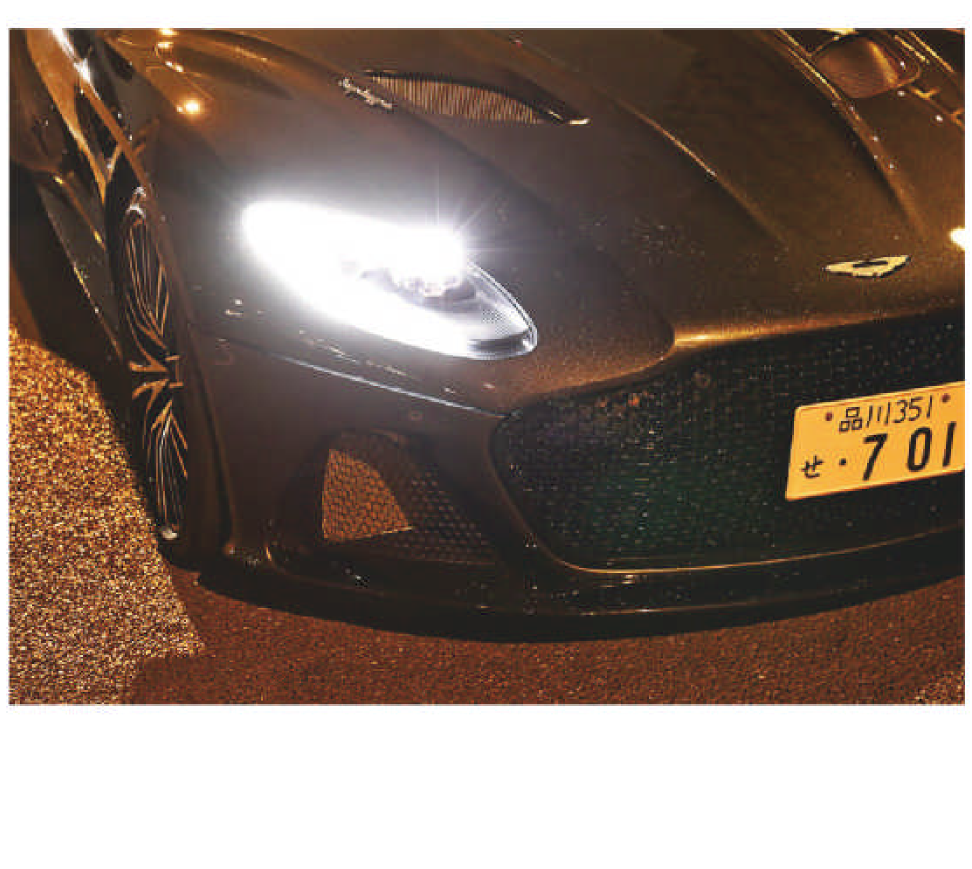
永田 DBSスーパーレジェーラの生産工場はDB11同様、バーミンガム南西のゲイドン工場だそうです。

福野 現在のアストンマーティン・ラゴンダ社の主力工場で、たぶん以前トム・ウォーキンショーのTWRの工場だった場所だと思います。すぐ目の前にブリティッシュ・モーター・ミュージアムがありますが、この博物館がローバーグループのヘリテージセンターとしてオープンした翌年の1994年に行ったとき、お隣のTWRの工場にDB7がたくさんいましたよ。

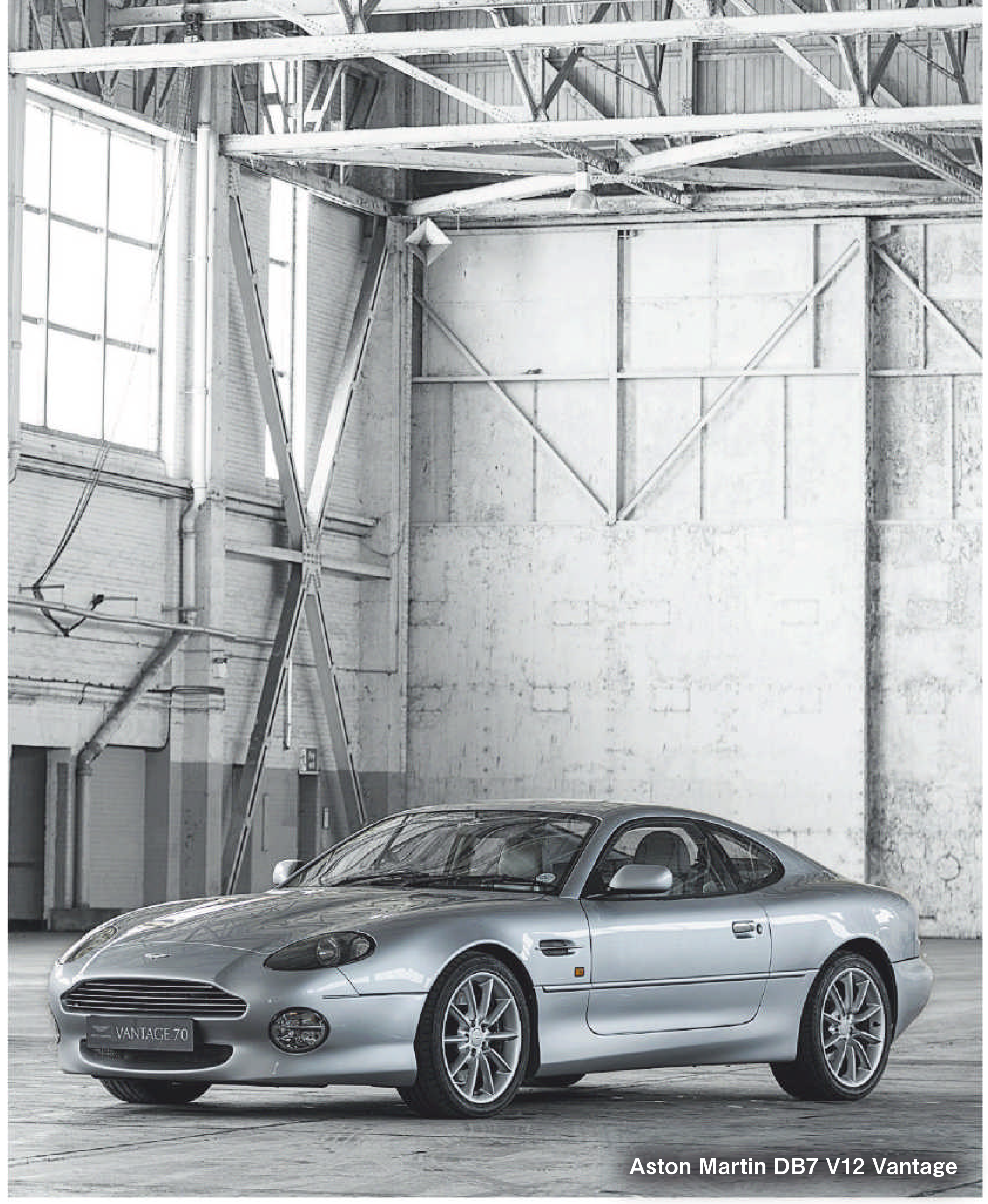
永田 DB7ってTWRで造ってたんですか？

福野 というか開発も生産もTWRですね。もともとゲイドンはヴィッカーズ・アームストロング社が50年代に「Vボマー」と呼ばれていた戦略爆撃機（「ヴィッカーズ・ヴァリアント」「アブロ・ヴァルカン」「ハンドレページ・ヴィクター」）を生産するためにイギリス空軍の飛行場に工場を併設したのが発端で、計画が終わって閉鎖されたあと1982年にローバー・グループが買い取り、滑走路をテストコースに改修したんですね。

永田 アストンの現在の車名もみんな「V」から始まりますよね。



福野 だからアストンのラインナップを「Vボマー」と呼ぶ人がいるんでしょう。1994年にローバーはBMWに買収され、6年後にBMWがフォードに売却して、博物館は結局現在ブリティシュ・モーターインダストリー・ヘリテッジ・トラストという企業体が管理してると思います。維持運営するために100台くらいのコレクションを放出したということですが、展示してないクルマを多数抱えているよりは



Aston Martin DB7 V12 Vantage

資金に変えた方がいいのかも。

永田　ところで近代アストンマーティンのスタイリングイメージを築いたDB7のデザイナーはイアン・カラムですが、DB11／DBSスーパーレジェーラのデザインは誰ですか。

福野　マレック・リッチマンです。元ローバー・カーズのデザイナーで、BMWの買収後にアメリカのBMWデザインワークスでランドローバーを担当、PAG時代にアストンのデザイナーになった。アストンではOne77、DBS、ラピード、ヴァンキッシュ、ヴァルカン、ヴァルキリーなどのデザインをしてます。

永田　えーと、EVのフィスカー社のCEOのヘンリック・フィスカーもアストンのデザイナーでしたよね。

福野　本人の経歴にはDB9とV8ヴァンテージが入ってますけど、2010年にアメリカのカー&ドライバーが行ったイアン・カラムへのインタビューでは「カラーやトリム、インテリアのウッドフィニッシュも含め、DB9はほとんど100%自分がやった」「V8については80%くらい」と返答しています。クルマの出来栄えからしても間違いないでしょう。イアン・カラムはフォードのデザイナーだったとき、フィエスタとかエスコートなどのパーツのデザインをやってて、イタリアやオーストラリア、日本のマツダにも行き来してたそうです。そのあとフォードを退社してTWRに入社し、TWRデザインのチーフデザイナー兼ゼネラルマネージャーになった。このときDB7を担当したわけですが、開発費がなかったので勝手知ったるマツダの部品を多数使いまわした。

永田　なるほどそれでDB7はマツダ車のパーツだらけなんですね。

福野　冒頭話題に出たXJR15も開発はTWRですから、カラムがスタイリングに関わっていたと思います。そのあとジャガーに移籍して初代Fタイプ、XE、2代目XF、Fペイス、そしてIペイスのスタイリングを指揮・担当した。

永田　DB7とDB9とV8をやったということなら現在に続くアストンのイメージの路線を引いたのはカラムということですが、いまのリッチマンはそれを継承しつつOne77やヴァルキリーで自分の個性を出してきたと。ちなみにレッドブルとやってるV8ターボのヴァルハラは？

福野　ヴァルハラは現在のデザイン・ダイレクターのマイルス・ナーンバーガーという方が担当してるようです。

永田　ヨーロッパのカーデザイナーがメーカーからメーカーに渡り歩いていくのはいつものことですが、イギリスの場合は自動車メーカーも同じですね。買収買収。

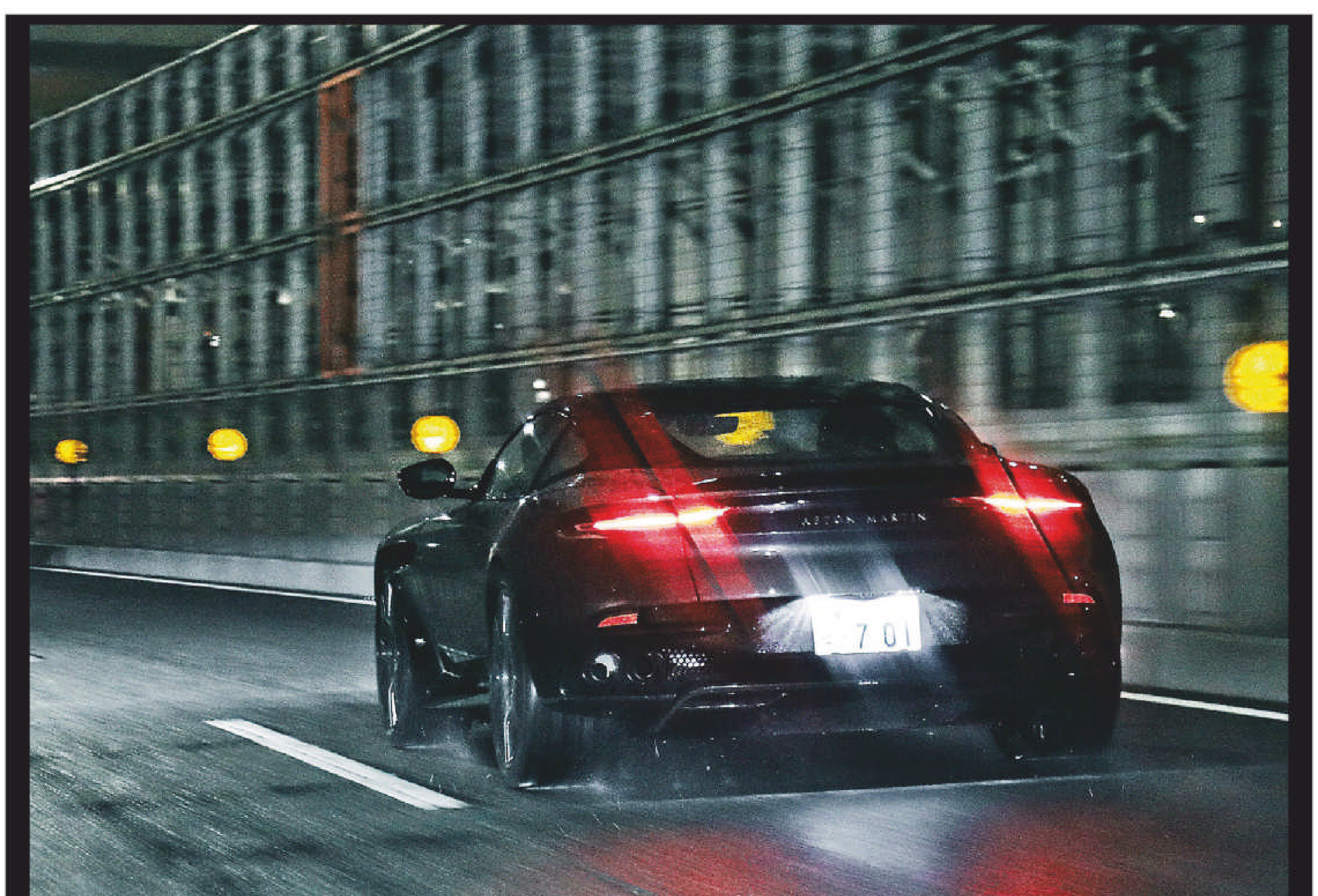
福野　それしきのことでジョンブルはへこたれませんよ。会社が誰のものになろうが、不景気に喘いでいた70～80年代よりぜんぜんいいクルマ造ってるじゃないですか。日本もだんだん同じような状況になってきてますが、へこたれてはいけないというお手本ですね。

永田　確かにブレクジットでもコロナ禍への対処でも、なんか英国人の強さのようなものを感じました。

福野　不況真っ只中のサッチャー政権時代に駐英イラン大使館占拠事件（1980年）とフォークランド紛争（82年）で断固たる決断と対処を行なって国民もそれを喝采して支持した。あれ以来尊敬してる。

永田　メカの話は次号で。次回はお盆進行ですから、TVばっか見てないで早く原稿書いてくださいよ。

福野　またなんかイベントあるんでしたっけ？



REPORT◉中三川大地（NAKAMIGAWA Daichi）　PHOTO◉山本佳吾（YAMAMOTO Keigo）

SVJの性能を受け止める
研ぎ澄まされた機能美

パワークラフトがオートプラザダンクとコラボして実施した、日本自動車研究所（JARI）高速周回路での超高速走行テストには、あらゆる仕様のアヴェンタドールが揃った。その内の1台にして、究極的な存在がこのSVJだった。

伝説的な称号であるJOTA（イオタ）の頭文字をSV（スーパーヴエローチェ）に添えたホットモデルで、最高出力は770ps、最大トルクは720Nmにまで及ぶ。件のテストではその性能を証明するかのごとく、十分な安全マージンを取りながらも、あっさりと310km／h以上の領域へ。それでもまったく頭打ちを感じさせず、もっと直線が長ければ、あるいは極限までバンクを攻め続ければ340km／hを超えるだけの余力があったとドライバーは話した。パワーユニットだけでなくアクティブエアロダイナミクス（ALA2・0）など優れた空力性能も組み合わされての実力だろう。オフィシャルアナウンスにある0→100km／h加速2・8秒、最高出力350km／h以上、という数値が真実であ



日本自動車研究所（JARI）の城里テストセンター内にある高速周回路での走行テスト。300km/hを超える領域でも安心して踏めるだけの性能がHF-LC5に宿っていた。テストの模様はパワークラフトのyoutubeで視聴できる。

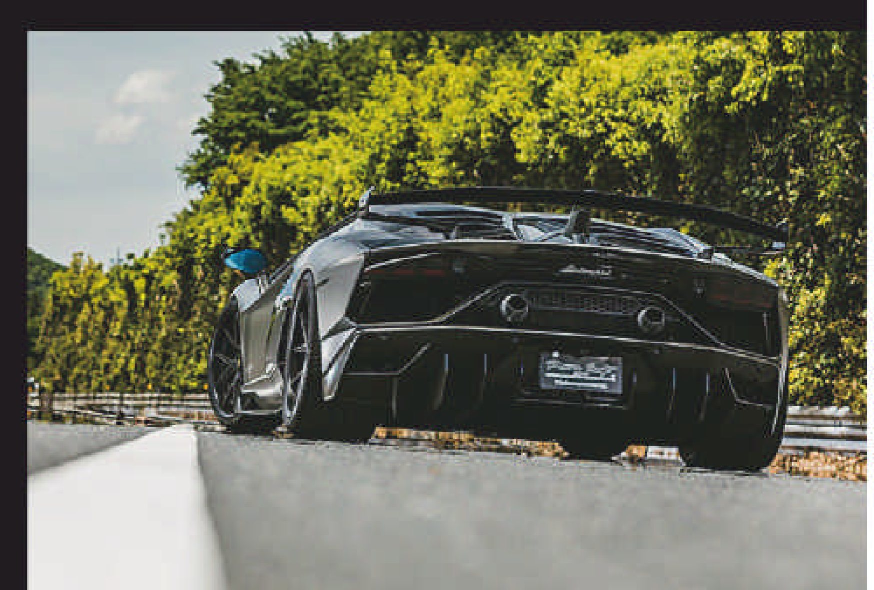
HYPER FORGED
HF-LC5 Centerlock
for Lamborghini Aventador SVJ



SVJ純正ホイールと同サイズで仕立てた足まわり。ファースト製ロワリングプッシュロッドを用いて車高を適正化し、フロント9.0J、リヤ13.0JのHF-LC5センターロックを投入した。力強く繊細な2×5のY字スポークが大径ローターを鷲掴みにしているかのようだ。

PRICE LIST

HYPER FORGED HF-LC5 Centerlock	
19インチ（7.5J〜14.0J）	18万1500円〜
20インチ（7.5J〜15.0J）	19万3600円〜
21インチ（7.5J〜14.0J）	22万6600円〜
22インチ（8.5J×14.0J）	27万8300円〜



→最高出力770psを活かし切るため、パワークラフトのレーシングストレートキャタライザー、ハイブリッドエキゾーストシステムが投入された。アクセル全開で300km/hへと加速する際のサウンドには痺れるものがある。専用ブラックアッパーテールも似合う。







ることを知った。

優れたサラブレッドの資質を活かしながら、絶妙なモディファイを加えたオートプラザダンクの技術も見逃せない。パワークラフトのハイブリッドエキゾーストシステムはもとより、絶妙なローフォルムへと導きながらも、超高速走行でも安心してアクセルを踏めるような足まわりのセットアップ術が光った。

足まわり構築の決め手にして、特に注目したいのがホイールセレクトだ。優れた国産鍛造技術を駆使したハイパーフォージドの代表作であるHF-LC5を投入していた。SやSV以降のアヴェンタドールはセンターロック方式となったが、ハイパーフォージドはそうしたスーパースポーツに狙いを定めたHF-LC5センターロックも用意している。

まるで日本刀のように鋭利なディスクと無骨さを漂わせるピアスボルトが、アヴェンタドールの世界観とマッチする。ホイールサイズは純正と同じ、フロントは9・0J（セミコンケーブ）、リヤは13・0J（ディープコンケーブ）。タイヤサイズも純正と同じフロント255／30ZR20、リヤ355／25ZR21というものだった。これが300km／h以上の領域でもバイブレーションを発生させず、ドライバーに不安を与えるヨレなども感じさせない、強靭なホイールだということを証明してみせた。この個体はストリートでの使用を想定したものであり、タイヤはピレリPゼロに置き換えられていた。純正装着されるPゼロ・コルサ、あるいはサーキット走行に狙いを定めたPゼロ・トロフェオRなら、より楽に300km／hを越えていけたのかもしれない。

何度かの走行を経て、戻ってきたSVJを改めて眺める。ガンメタとカーボンとでコーディネートされたボディはどこか不気味な迫力をたたえていた。ホイールもそれに合わせて、ディスクをブラッシュド・アナダイズド・ブラック、リムはアナダイズド・ブラックとして黒く落とし込まれている。その控え目な塩梅が絶妙で、ホイールの奥にある6ポッドキャリパーやカーボンセラミックローターが強調される。これなら砂ボコリやブレーキダストにまみれてもカッコいいと思えた。

こうしたコーディネートの自由度に見られるように、また既存モデルに対してセンターロックを積極的に投入する体制も含めて、ハイパーフォージドは究極的なスーパースポーツ勢に対して、オーダーメイド体制を持ってホイールを供給する。切削工程を含め、世界最高峰レベルにある国産鍛造ホイールの技術を投入して、ユーザーの趣味嗜好と、何よりスーパースポーツの性能を受け止めてきた。

そうした意味で今回の高速走行テストは、ランボルギーニが持ちうる性能の証明であったとともに、パワークラフトやオートプラザダンク、そしてハイパーフォージドの技術力の証明でもあった。

問い合わせ／ハイパーフォージド ☎072-256-6664 http://www.hyperforgedwheels.com/
取材協力／オートプラザダンク ☎048-749-0077 https://www.ap-dank.com パワークラフト 0120-809-099 http://www.power-craft.jp

REPORT◉石川大輔（ISHIKAWA Daisuke）　PHOTO◉白谷　賢（SHIRATANI Ken）



BOND OSAKA
Lamborghini Aventador SV

ツウ好みの上級コーディネート
限定モデルの特別仕立て

スーパーカーには男のロマンが詰まっている。夢を叶えた成功者しか味わえない非日常的な世界。たやすく手に入らないものだからこそ、人々は羨望の眼差しを向けるのであろう。

ランボルギーニ・アヴェンタドールSV。世界で600台のみ限定販売されたスペシャルモデルだ。その心臓部にはチューンナップされた6・5ℓのV12エンジンが積み込まれ、最高出力750ps、最大トルク690Nmに到達。構成パーツにはカーボンコンポジットが多用され、空力効率を高めたエアロパーツも導入された。その速さは圧倒的で、0→100km/h加速は2・8秒。最高速は350km/h以上とアナウンスされている。

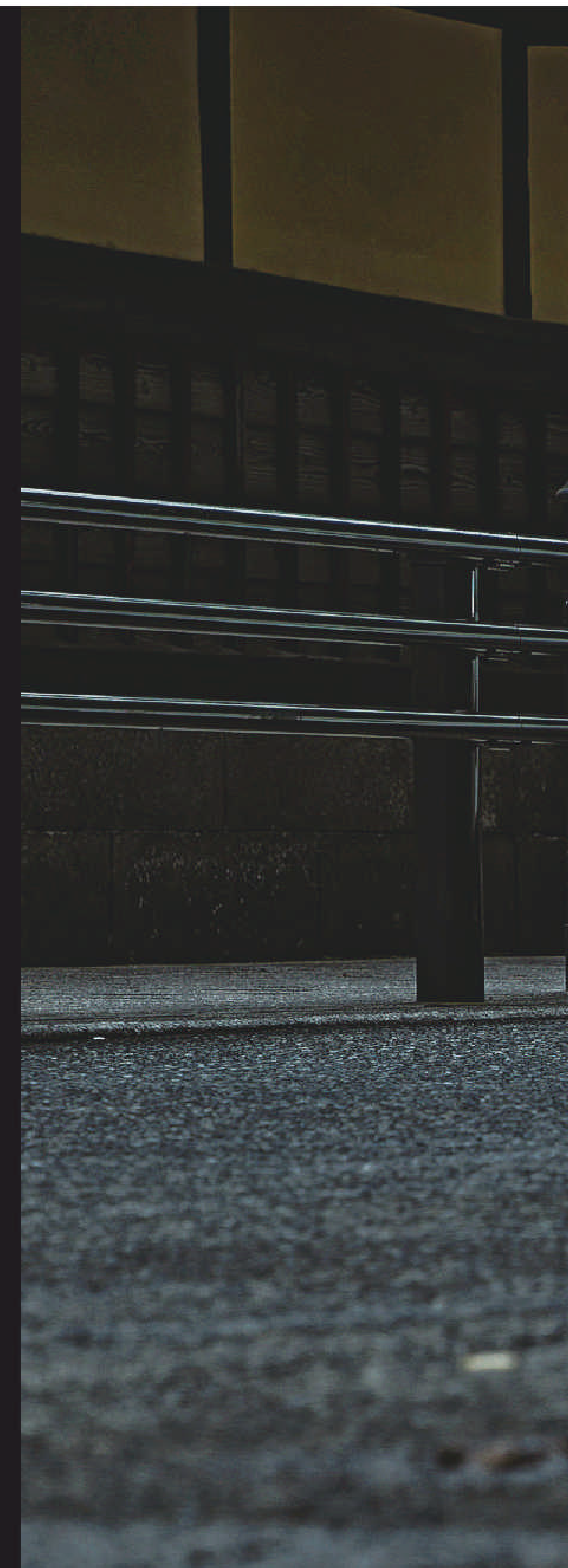
いわば究極のランボルギーニともいえる存在だが、世の中にはうらやみたくなるような成功者がいるもの。

ブラッシュドグロスブロンズのADV.1鍛造ホイールが独特の光沢を放つ。スポーク形状も斬新だ。センターロックアダプターもブラックに交換してある。

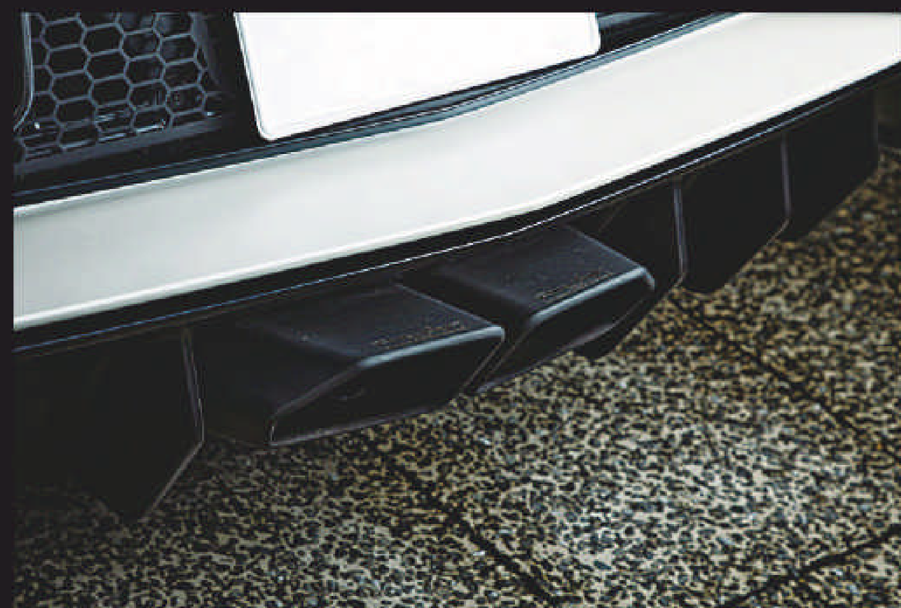
純正マウントに組み合わせるノビテックのカーボンウイング。ダウンフォースの向上が期待できるのはもちろん、洗練されたデザインとなっておりリヤビューが引き締まる。



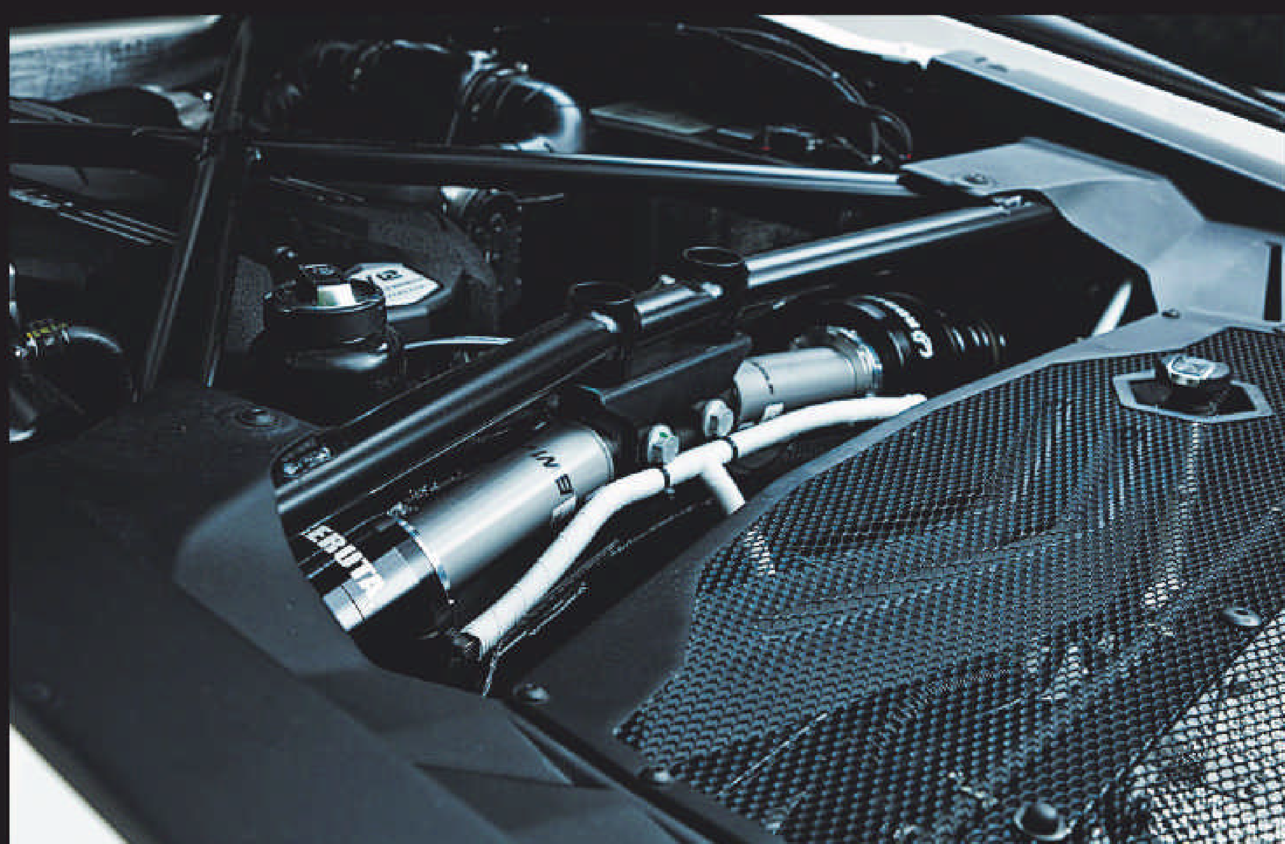




希少性の高いアヴェンタドールＳＶを、自分好みにカスタマイズするなんて。しかもオーナーは30歳台の若き実業家というから恐れ入る。
　そのメイキングを担当したのは、「ボンド大阪の岡さん」。言わずと知れた輸入車カスタムの名匠である。そのコーディネート術はまさにお見事。美しいフォルムに調和した一流パーツの数々。最高峰のアヴェンタドールＳＶだからこそ、それに相応しいブランドを厳選したという。
　ともあれ詳細を見ていこう。まず注目したいのはカラーリングだ。光沢感のあるバルーンホワイトだったボディは、ステルスのプロテクションフィルムを貼り込むことでマット調にチェンジ。落ち着きのある雰囲気へとイメージを一新している。随所に採用されるカーボンパーツがいっそう映えるコーディネート。
　リヤセクションにはノビテックのカーボンウイングも投入された。こちらはアヴェンタドールＳＶの専用設計。フラットな形状の純正ウイングに対し、立体的なデザインを採用するのが特徴だ。ウイング幅もワイド化されており先鋭的なフォルムが際立つ。
　そして圧巻なのが、地べたを這うような車高の低さだ。まさに抜群の塊感とでもいえようか。やはりスポーツカーはローフォルムが美しい。そんな定説を具現化するべく、ＨＮＳロワリングロッドを組み込み、限界までローダウンされた。走行中もフロアを擦ってしまうほどの低さだが、前後ともにロベルタのリフターシステムが追加されており、日常性は損ねない。じつは純正リフターも装備するが、作動スピードと車高の上げ幅が足りないとロベルタに変更したという。
　またマフラーもバルブ付きのパワークラフト製に変更されており、シーンに応じて音量を切り替えられる。フルカスタム仕様ながら、日常でも気を使わずに乗りこなせるのも、特筆すべきポイントといえるだろう。
　そしてカスタマイズの真骨頂。低く構えたボディに融合するかのごとく、絶妙なマッチングをみせるのがＡＤＶ・１の鍛造ホイールである。オーナーが譲れない絶対条件に挙げたのが、ブロンズカラーの５スポークであること。当然ながら、圧倒的なパフォーマンスを支える信頼性も欠かせない。そうした厳しい要件をクリアするモデルとして選ばれたのが、ＡＶＤ05アドバンスドシリーズだった。
　サイズは純正と同じフロント20インチ、リヤ21インチをチョイスするが、リムエンドまで伸びたスポークはコンケイブが効いたデザインとなっており、サイズ以上の大径感。
　カラーは艶やかで深みのある色合いをみせるブラッシュドグロスブロンズを選択。キャリパーカラーに合わせて、センターロックやピアスボルトをグロスブラックにアレンジして、統一感を高めているのも秀逸だ。
　これほどまでにカスタマイズを施しているのに、やり過ぎ感を漂わせない自然な仕上がり。細部に至るまでこだわりを注入したアヴェンタドールＳＶは、卓越したセンスにより異次元の美しさを導き出していた。



存在感のあるサウンドが堪能できるパワークラフトのエキゾーストシステム。バルブ付きとなっており、シチュエーションに応じて音量をコントロールできる。利便性の高いマフラーだ。



純正サスペンションにロベルタカップを組み合わせる。走行性能をスポイルせずに、日常の使い勝手を高められるのが魅力だ。限界まで車高を下げたこのマシンには必須のアイテムだ。





↑マットブラックだったミラーは純正オプションのカーボンに変更するなど、バランスを重視したカスタムを実践。足し算のみならず、必要に応じて引き算をしているのも、統一感を高めるための秘策だ。

カスタムプログラム
ADV.1 ADV05 M.V2 ADVANCED Series（Ⓕ9.5J×20、Ⓡ13.5J×21）
ピレリP-ZERO CORSA（Ⓕ255/30-20、Ⓡ355/25-21）
HNS ロワリングロッド
ロベルタ リフターシステム（Ⓕ&Ⓡ）
パワークラフト ハイブリッドエキゾーストマフラーシステム
Yes!PPF フルステルスフィルム
ノビテック カーボンリヤウイング
純正オプション カーボンドアミラー

問い合わせ／ボンド大阪　☎06-6972-9977　https://www.hosokawa.co.jp/bond-osaka/

REPORT◉中三川大地（NAKAMIGAWA Daichi）　PHOTO◉山本佳吾（YAMAMOTO Keigo）



最高峰のレース技術を活かし
すべてを凌駕する

HASHIMOTO Corp.
Mercedes-AMG G63

PARTS LIST	
KW DDC プラグ&プレイ	159万7200円
アクラポヴィッチ・エボリューションライン	121万5500円
アクラポヴィッチ・リンクパイプセット	16万8300円

レースで勝つために必要なのは、マシンの継続的な速さと強さだ。それは決してストリートで無駄になる性能ではない。レーシングカーとは対極にいるタフなオフローダーにしてプレミアムSUVであるGクラスにだって、優れたレース直系の技術を注ぎこめば、さらに上質でエレガントで、そしてパワフルな存在へと導くことができる。

それを証明してくれたのが橋本コーポレーションが製作したAMG G63だった。見た目は純正とほぼ変えず、走りの要となる機能部品をモータースポーツ技術に長けた一流のアフターパーツに置き換えた。

サスペンションはKWのDDCプラグ&プレイだ。ダンパーの伸び側、縮み側を独立調整できる純正電子制御ダンパー（AMGライドコントロール）を活かしながら、より上質なサスペンションへと導くもの。見た目は30㎜ほどローダウンされた状態なのに、びっくりするほど乗り心地が良くなる。路面の凹凸を巧みにいなしながら、矢のような直進安定性と、素直で粘り強いコーナリング性能を堪能できる。好みに応じて「コンフォート／スポーツ／スポーツ＋」と純正モニターで減衰力を変更できるので、好みやシチュエーションに応じて使い分けたい。

こうしたフットワーク性能とともに、さらにドライバーに訴えかける官能アイテムがエキゾーストシステムだ。コチラも最高峰のモータースポーツ技術が詰め込まれたアクラポヴィッチのエボリューションラインである。センターからエンドまで一貫したフルチタン製で、本国でのテストデータによると、最高出力＋8・1kW、最大トルク＋19・0Nmもオントップされる。出力性能の向上はもとより、純正比で約45％もの軽量化に繋がるのも無視できない。さらに最低地上高が高いGクラスはエキゾーストシステムの存在感が際立ち、つまりは性能とヴィジュアルを満足させるアイテムでもある。V8ツインターボらしい迫力を訴えかけるサウンドも魅力だ。

こうした二大巨頭で支えるだけでも、Gクラスの懐はより深くなる。快適性やラグジュアリー性を高めつつ、サーキットを走りたくなるような俊敏性も併せ持つ。レースで勝つためには、冒頭のマシン性能に加え「ドライバーに過度な負担をかけてはならない」と熟知する者たちゆえの回答である。Gクラスには無限大と言えるほどにカスタムの世界が拡がっているが、あらゆる方向性の構築にあたって肝要となるのが今回の2ブランドだと再確認した。

橋本コーポレーションの尽力によるKWオートモーティブジャパンが発足して2年以上が経った。本稿で取り上げたGクラス以外にも様々な製品が日本へ供給される。アルファード用のバージョン3はジャパンの主導となって開発し、本国とコラボして完成させた。





←ダンパー＆スプリングをKW製に置き換えながら、AMGライドコントロールの可変機構を活かすプラグ＆プレイ。フロント10～40㎜、リヤ15～40㎜ほどのローダウンとなる。



→センターからエンドまでの交換となるエボリューションライン。別売りのフィッティングキットを用いることでG550／500にも装着可能。W463Aになる前のW463用も揃う。

REPORT◉中三川大地（NAKAMIGAWA Daichi）　PHOTO◉山本佳吾（YAMAMOTO Keigo）



エキサイティングモードでは5.7ℓV8らしい底力をアピールするどう猛なサウンドを奏でて駆け抜ける。サイレントモードは控えめな音量でいかにもプレミアムSUVらしい。

ランボルギーニに象徴されるスーパースポーツ界ですっかり定着するパワークラフトは、並行して国産車にも力を注いできた。特にトヨタ車には造詣が深く、自らのレーシングチームで86BRZチャレンジカップに継続参戦したり、また埼玉トヨペットのレーシングチーム「グリーンブレイブ」のテクニカルサポーターとしてSUPER GTやスーパー耐久のマシン開発に携わってきた。この活動で得たノウハウは確実に自社製品に投入される。

そうした意味で今回の新製品は、ハイエンド輸入車シーンと、国産チューニングカーやレーシングカー、その双方へ挑戦するパワークラフトらしい。ご覧のようにレクサスLX570用のハイブリッドエキゾーストシステムだ。今までLS500、LC500用を揃えてきたが、今回はレクサス第3弾としてSUVに乗り出したのだ。それもいい意味でSUVという言葉が似つかわしくない本格オフローダーである。

ボタンひとつで瞬時にサイレントモードとエキサイティングモードとを切り替えられるお馴染みの構造を踏襲しながら、モデリスタエアロに組み合わせる片側出しのほか、両サイドに導いて4本出しとするタイプも出揃った。見た目を純正に保ちたいなら、純正テールを組み合わせてもいいし、サウンドと出力性能をさらに引き立てる等長中間ストレートパイプもある。つまり、予算や好みに応じて選べる体制が整う。

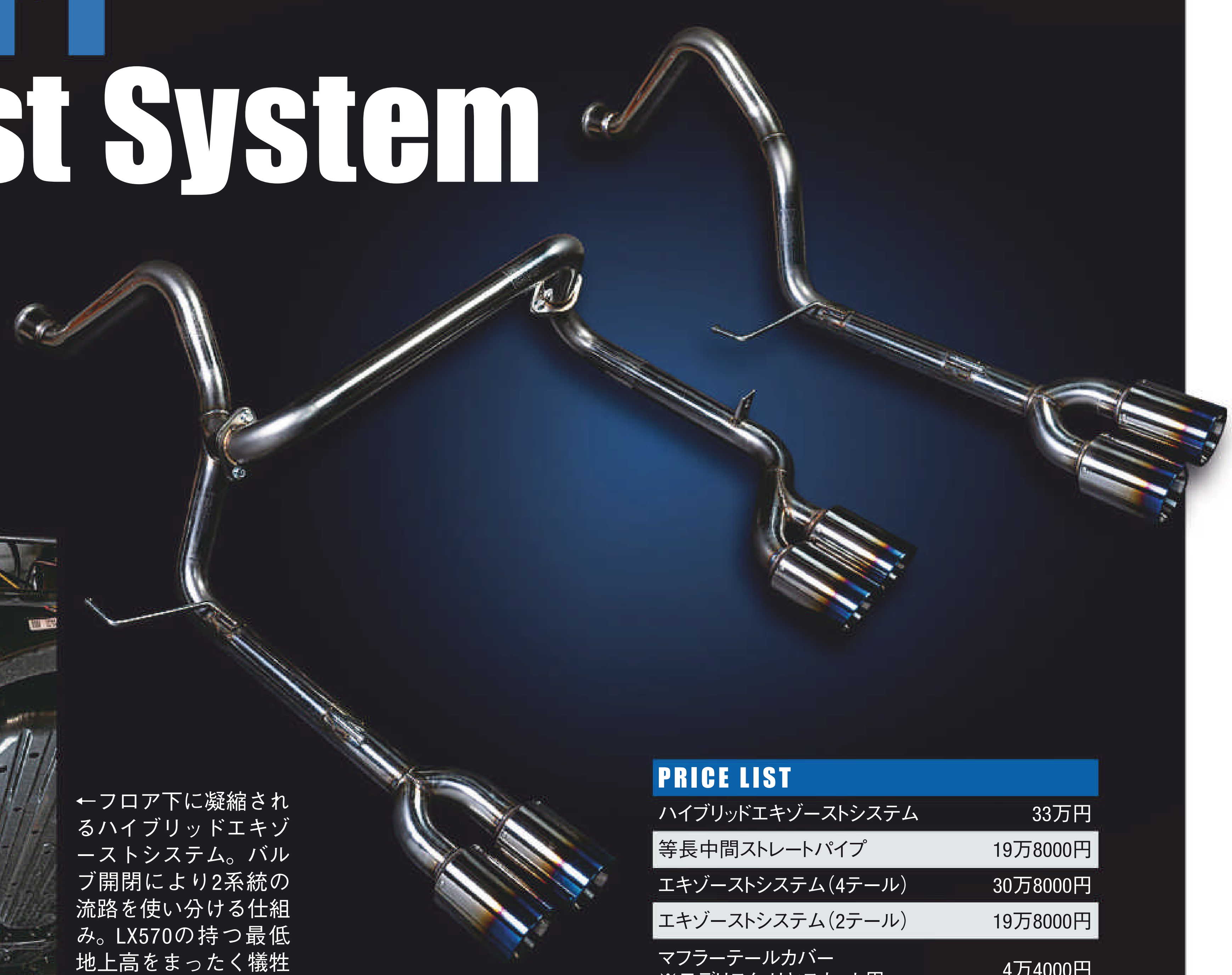
LX570は5・7ℓV8エンジンを搭載する、今では稀有な存在となった大排気量自然吸気タイプだ。ランボルギーニのラインナップからわかる通り、パワークラフトはこの手の大排気量マルチシリンダー系を得意とする。実際、エキサイティングモードではまるでスーパースポーツかのような音色と鼓動に、つい高揚感に浸ってしまう。もちろん、出力性能も相応に上がったという。

加えてパワークラフトが独自開発した素材であるSUS442という素材はLX570にも活きてくる。強固な溶接による耐衝撃性の高さや、優れた防錆性など、本格オフローダーのエキゾーストとして相応しい素材だからだ。ボディ下面に装着される巨大なスペアタイヤを交わしつつ、ロードクリアランスを一切犠牲にしないところなど、随所に工夫も見て取れる。ハイブリッドエキゾーストシステムは、決してスーパースポーツやレーシングカーだけのものではないということを再確認した。



POWER CRAFT
Hybrid Exhaust System
for LEXUS LX570

本格オフローダーに向けた
絶妙なスパイス





下から覗くと巧みにスペアタイヤを交わしていることがわかる。専用のテールエンドを突出させるにあたって、バンパーの下部を加工して専用テールカバーを装着する。



←フロア下に凝縮されるハイブリッドエキゾーストシステム。バルブ開閉により2系統の流路を使い分ける仕組み。LX570の持つ最低地上高をまったく犠牲にしないレイアウトだ。

PRICE LIST

ハイブリッドエキゾーストシステム	33万円
等長中間ストレートパイプ	19万8000円
エキゾーストシステム（4テール）	30万8000円
エキゾーストシステム（2テール）	19万8000円
マフラーテールカバー ※モデリスタ・リヤスカート用	4万4000円

　問い合わせ／パワークラフト　☎0120-809-099　http://www.power-craft.jp

REPORT◉石川亮平（ISHIKAWA Ryohei）　PHOTO◉市　健治（ICHI Kenji）

KeePer技研 樹脂フェンダーキーパー

樹脂パーツを保護して艶を保つ！ 新品時よりも美しく



SUVが世界中で大ブームとなって久しい。御存知の通り、日本でもSUVは未だに時代の寵児であり、本格派SUVからSUVテイストのクルマまでユーザーから熱い支持を受けている。

そんなSUVオーナーにとっての悩みのひとつが無塗装樹脂パーツや樹脂パーツの劣化だろう。SUVないし、SUVテイストのクルマはデザイン上、無塗装樹脂パーツを多用するモデルが多い。だが無塗装樹脂パーツは、塗料と違って分子結合が緩いため、紫外線を浴びると表面の顔料が失われて隙間だらけの繊維状となる。簡単に言えば、屋外に停めているだけで樹脂が劣化し、比較的短期間で白っぽく退色してしまうのだ。

それを防ぐために各メーカーから樹脂パーツ用の分子構造の大きい油脂（WAX等）が発売されているが、油脂は短期間で繊維間から流出しやすく、一時しのぎ感は否めないのが実情だ。

だが、そんな悩めるSUVオーナーに朗報だ。キーパー技研が4月より提供を開始した「樹脂フェンダーキーパー」は、劣化が早い無塗装樹脂パーツや樹脂パーツの質感を〝1年間確実に守る〟画期的な施工剤だ。樹脂フェンダーキーパーが他の製品と異なるのは、液剤が樹脂の組織に染み込むと分子的な結合を起こして高い耐久性を発揮する点だ。また、日焼け防止クリームに使われるUVカット効果の高い二酸化チタンを多量に含むため、385㎚以下の波長の紫外線を確実にブロックするという。

今回、SUVではないが、無塗装樹脂パーツが多く使われているシトロエン・ベルランゴに樹脂フェンダーキーパーを施工してみた。

実際の施工の手順だが、まずは洗車と樹脂パーツの脱脂を行う。クルマが乾いた後、手練のスタッフが樹脂パーツに樹脂フェンダーキーパーをスポンジで伸ばした後、すぐにウエスで液剤を拭き取る。これは塗布した瞬間に保護皮膜を形成するためだ。クルマのサイズや樹脂パーツの多さにもよるが、実際の施工時間は洗車も含めると約2時間程だった。

施工前と施工後の写真を見ていただければ一目瞭然だが、樹脂フェンダーキーパーを施工した樹脂パーツは深みのある黒色に変化し、しっとりとしたツヤも出ている。新車時よりも樹脂パーツがキレイになったことに正直驚きを隠せなかった。

1年間、無塗装樹脂フェンダーや樹脂バンパーを保護し、退色を防ぐ樹脂フェンダーキーパー。施工料金も5800円〜（洗車料金は含まず）と非常にリーズナブル。SUVオーナーはぜひとも試してもらいたいオススメのメニューである。施工は全国のキーパーラボで受付中だ。


「爆ツヤ」という名の強力脱脂剤で樹脂パーツを脱脂する。


洗車完了後、キーパーラボの腕利きスタッフが樹脂フェンダーキーパーを丁寧に施工していく。

PRICE LIST
樹脂フェンダーキーパー
5800円〜（施工料金）



施工前と施工後を比較すれば一目瞭然。樹脂パーツがしっとりとしたツヤと深みのある黒色に変化した。

KeePer LABOトレッサ横浜店

今回施工していただいた「KeePer LABOトレッサ横浜店」はトレッサ横浜内にあるカーコーティングと洗車の専門店だ。作業スペースが建物の中なので天候に左右されることなく施工ができる。スタッフの腕も一流だ。

神奈川県横浜市
港北区師岡町700
（トレッサ横浜 南棟施設内）
☎045-633-7280



SAN-EI
CORPORATION

短期集中連載

TOKYO

大動脈革命 RETURNS

最終回 「首都高速道路」編

2017年2月号から1年間に渡って掲載した連載「TOKYO大動脈革命」。2020年に開催予定の東京オリンピックに向けて続々と開通する関東の大動脈を追った。だが、オリンピックの延期により当初の開通予定から狂いが生じた区間もあるはずだ。本連載最終回は都心の大動脈「首都高速道路」を追った。

この号が発売される頃には、いよいよ東京オリンピックが始まっているはずだ。

57年ぶりの東京でのオリンピックは、首都圏の道路インフラ整備にとって、半世紀ぶりに巡ってきた絶好の機会だった。外環道・東京区間や新東名高速の新御殿場IC～海老名南JCT間、そして東名高速・大和トンネル付近の拡幅は、2020年の完成を目標に据えてきたが、どれも21年にすら間に合わなかった。中でも外環道は、前号でレポートした通り、完成そのものが危ぶまれる。

そんな中、首都高のみは、予定より早く20年3月に横浜北西線を開通させ、ネットワークがほぼ完成した。前回の東京オリンピック目指して建設が始まった首都高が、今回のオリンピック寸前に完成したのは、首都高を愛する者として、実に感慨深い。

石川隊員（以下、石川） 隊長。首都高のネットワークは完成したとおっしゃいますが、本当にもうこれ以上造らないんですか？

清水隊長（以下、清水） 現在残っている事業区間は、埼玉大宮線の先、新大宮上尾道路の8kmのみ。新大宮バイパス上に建設される高架道路だが、大勢には影響のない盲腸線だ。その先をさらに圏央道まで伸ばす構想もあるが、とりあえず首都高は完成したと言っていいだろう。

石川 ちょっと寂しいですね……。

清水 とは言っても、第二湾岸計画が動き出しているし、晴海線をC1に接続させる構想も、完全に死んだわけではない。

石川 えっ、まだ夢は残っているんですか？

清水 ただそれらは、実現しても遠い将来のこと。次の世代にまかせよう。それよりも喫緊の課題は、老朽化した区間の造り直しだ。今回はそれを見て回ろうじゃないか。

石川 まずやってきたのは、日本橋です！

清水 日本橋上空を含むC1神田橋～江戸橋間は、当初、今と同じ高架構造で造り直される予定だったが、小池都知事の「イケてない」発言もあって、一転、地下化されることになった。

石川 イケてないって、景観がイケてないってことですか？

清水 そう。小池都知事によれば、日本橋上空の首都高は、「歴史とか文化とかを無視した形で、利便性のみを追求した、今までのインフラの悪しきモデル」だそうだ。その考えこそ、西欧的な整然とした都市計画を最善とする、古い考えだと私は思うぞ。

石川 同感です。だってこの景観、カッコいいじゃないですか！

清水 これぞ東京独自の、世界に誇れるユニークな景観だ。しかし、決まったものは仕方ない。それに、地下化にはメリットもある。

石川 それは？

清水 高架構造で造り直す場合、内回りと外回りを順番に取り壊すことになるから、その間、1車線ずつの対面通行になる予定だった。

ほぼ最終形態に近づいた首都高 最後の大物は日本橋区間だ！





清水隊長の
首都高速道路 ここに注目！

1 最後の大物は日本橋区間地下化

2 池尻・三軒茶屋の工事による大渋滞

3 それでも首都高の未来は明るい



清水草一 隊長

文体を自由自在に使い分ける変幻自在な自動車評論家。著者「首都高はなぜ渋滞するのか!?」（講談社ビーシー）でも知られる通り、交通ジャーナリストとしても幅広く活動している。高速マニアの隊長だ。



編集部・石川 隊員

いつの間にかGENROQ編集部に4年半以上在籍している編集部員。2017年スタートの「TOKYO大動脈革命」連載を担当。今回の短期連載では工事が遅れた箇所の謎に迫りたいと意欲満々。

REPORT◉清水草一（*SHIMIZU Soichi*）
PHOTO◉篠原晃一（*SHINOHARA Koichi*）
ILLUSTRATION◉時川真一（*TOKIKAWA Shinichi*）

石川　えっ。渋滞しちゃいますね。
清水　しかし地下化なら、別線を建設することになるから、それを避けられるかもしれない。
石川　なるほど。何年も渋滞するより、そっちのほうがありがたいかもしれません。
清水　前向きに考えよう。
石川　続いてやってきたのは、いわゆるKK線です。
清水　京橋JCTから汐留JCTまで、銀座を西側から取り巻く形で走る、首都高とは独立した無料の路線だが、ここは日本橋地下化の実現に合わせて、緑道化される。
石川　ここもなくなっちゃうんですね……。
清水　もともと商業ビルの屋上をつなげたような形で、大規模修繕も難しいから、これもまあ仕方ないだろう。銀座の街並みを楽しめる、首都高の秘境のような区間だけに、個人的には非常に愛着があるのだが。
石川　今度はくぼんだグラウンドみたいなところに来ましたが、ここは？
清水　築地川公園だ。ここに晴海線の下り線が通り、新富町ランプを通じてC1と接続する計画が、約30年前から存在する。
石川　ここに首都高が通る予定とは驚きです。確かにこの先にはトンネルができてますね！
清水　長年放置されてきたが、日本橋地下化に合わせてC1の本線が八重洲トンネルに移設された後、これが開通する可能性が浮上しているんだ。
石川　それは楽しみですね！
清水　可能性だけでもな。
石川　そしてこちらは、造り直される予定の3号線池尻～三軒茶屋間です。橋脚の補修が痛々しいですね。
清水　橋脚は補強に補強を重ねていて健全らしいが、床版はヒビだらけなので、そちらを造り直す必要がある。この1・5㎞の造り直しが最も難題だ。迂回路を造るスペースはないので、片側2車線を1車線ずつ取り壊して造り直す計画だが、ここが片側1車線になったらどうなると思う？
石川　今でも渋滞ポイントですから、片側1車線になったら大変なことになりそうです。
清水　だから私は、外環道・東京区間が完成してからにすべきでは、と考えていたのだが……。
石川　外環道ができないと、ここに突っ込むしかないわけですね。
清水　外環道がないと、東名から都心部へ向かう迂回路は、昨年3月に開通した横浜北西線のみになる。しかし、そこに東名の交通がいっぺんになだれ込めば、すぐにオーバーフローしてしまうだろう。
石川　外環道は本当にできないんでしょうか？
清水　いや、ひょっとして10年後くらいに完成にこぎ着けるかもしれない。しかしさすがに、いつとも知れないそれを待つわけにも行かない。池尻～三軒茶屋間は、予定ではあと7年で造り直しが終わる予定だしな。
石川　首都高にもいろいろな課題が残っているんですね。
清水　4年後には、ETC専用化も迫っている。私はそれには反対だが、すでにETC専用入口もできている。首都高は、東京が世界に誇る産業遺産。現役のインフラとして役に立ち続けるためには、常に変革を続けなくてはならない！
石川　隊長！　今後も首都高を見守り続けましょう！





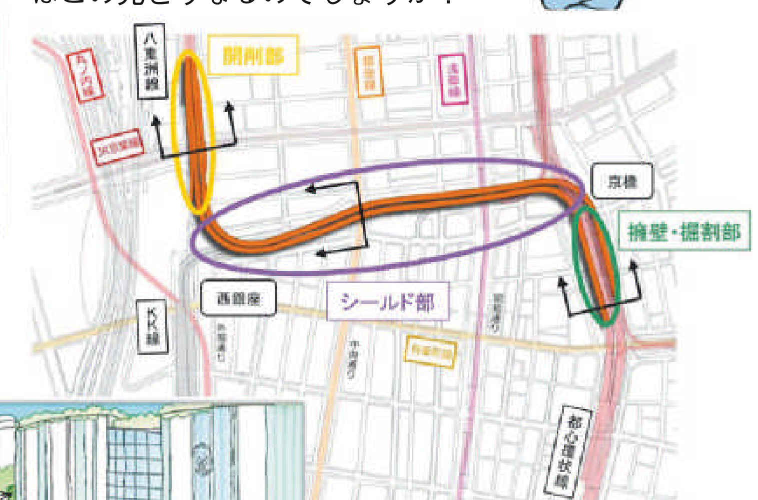

日本橋区間地下化計画

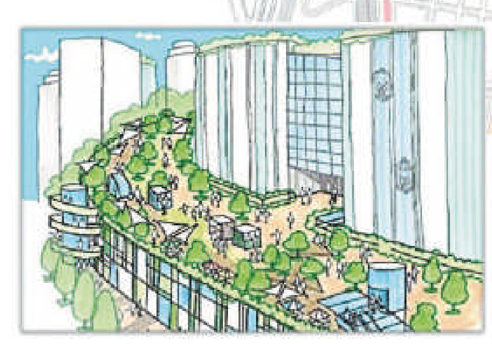

日本橋へやってきました。日本橋区間の地下化計画に伴い、5月10日に呉服橋＆江戸橋出入口が廃止になっていましたね。この日本橋の風景も既に見慣れた感もあり、大部分が地下化するのはありがたい反面少し寂しさもあります。といっても開通は2040年と随分先の話ですね。

地下化の開通は2036年、日本橋上空の高架の解体が終了するのが2040年の予定になっている。つまり、この景観が消えるのは早くても約20年後だが、日本橋上空だけでなく、江戸橋JCTの一部がなくなるのが残念だ。上空から見た江戸橋JCTのクネクネ感は、東京を代表する景観のひとつだからな。


KK線リニューアル計画


銀座を貫く「KK線」も日本橋区間地下化に伴い大きく姿を変えるんですね。新たにC1と八重洲線を繋ぐ別線を造り、残された部分は緑道にする計画もあるとか。KK線はこの先どうなるのでしょうか？

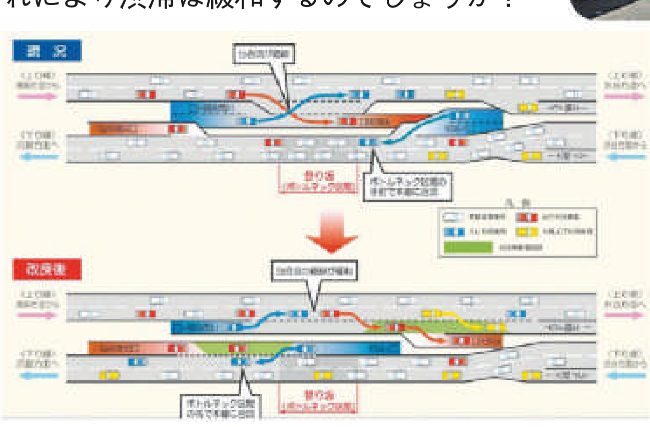




KK線はもともと、高架下にテナントを入れることで道路と街を共生させようという「スカイウェイ・スカイビル」構想から誕生していて、開通は首都高より古い。下に店舗が入っているから、補強や修繕はより困難。緑道として生き残るのも、ひとつの道だろう。


池尻・三軒茶屋出入口付近

首都高3号線の渋滞のメッカである池尻～三軒茶屋間の造り替え工事が予定されていますね。池尻出口(上り)と池尻入口(下り)の位置を入れ替えつつ、付加車線を増設するようですが、これにより渋滞は緩和するのでしょうか？





完成すれば、下り線の渋滞は確実に緩和される。しかし問題は、造り直し期間だ。ここが片側1車線になったら、東名から都心部へのアクセスはズタズタ。それが数年間続いたらまさに大惨事だ。なんとかそれを避ける工法を編み出してもらいたい。


10号晴海線延伸計画


新富町ランプから晴海通りまでの約700mに蓋を被せられたカルバートがあるとは知りませんでした。トンネルの上の築地川公園は都会の中のミステリーゾーンのようです。このトンネルを晴海線として利用する計画があるとか？

このカルバートは、1971年に一般道として造られたが、利用されないまま1993年に首都高晴海線の一部として都市計画が変更され、さらに30年近く塩漬けのままだ。日本橋地下化に伴って、将来的に晴海線として利用される可能性が出てきたので、老後の楽しみにしたいぞ。







横浜北線・馬場入口開通


横浜北線の馬場入口が昨年10月21日にETC専用として開通しました。しかし首都高のETC専用化によるメリットはあるのでしょうか……。




首都高利用車の約97%はETCを利用しているので、1ヵ所くらいETC専用入口ができても問題はない。ただ、全線がETC専用になると、緊急避難的な現金利用もできなくなって、ユーザーにはデメリットしかない。




心地よいガレージを求めて

iNCELL®

GENROQ LIFESTYLE

クルマを愛する我々にとってガレージハウスは愛車を守るだけでなく、リラックスし、次の仕事に向けたエネルギーを充電する場所でもある。単にクルマが入れられるガレージ然とした物件では物足りない——。そんな思いから始まったガレージハウスを手がける会社を紹介する。

REPORT◉サトータケシ（*SATO Takeshi*）
PHOTO◉篠原晃一（*SHINOHARA Koichi*）
インフィストデザイン

インセルは、しっかりとしたガレージと上質な内装の部屋を組み合わせた高級賃貸ガレージハウスだ。いくつかの物件を取材して、「その手があったか！」と膝を打った。都心に近い物件なら、われわれのようなフリーランスの仕事場にぴったりだし、今月号で取材した木更津の物件は週末のセカンドハウスにうってつけだ。クルマと一緒に暮らす豊かな生活が思い浮かぶインセルのような賃貸物件は、ありそうでなかった。

ウェブからインテリアまで、幅広くデザインを手がけるインフィストデザインの須田力社長は「インセルは自分が使いたいガレージを作ったものなんです」と振り返った。

「9年前にアウディR8 GTを購入して、シャッター付きのガレージを検索したんです。4、5物件を見に行ったんですが、どこも安っぽくて……。とても愛車を置く気にならない。だったら自分でデザインして作ろう、と」

もともとデザインのプロだけに、内装にはこだわった。

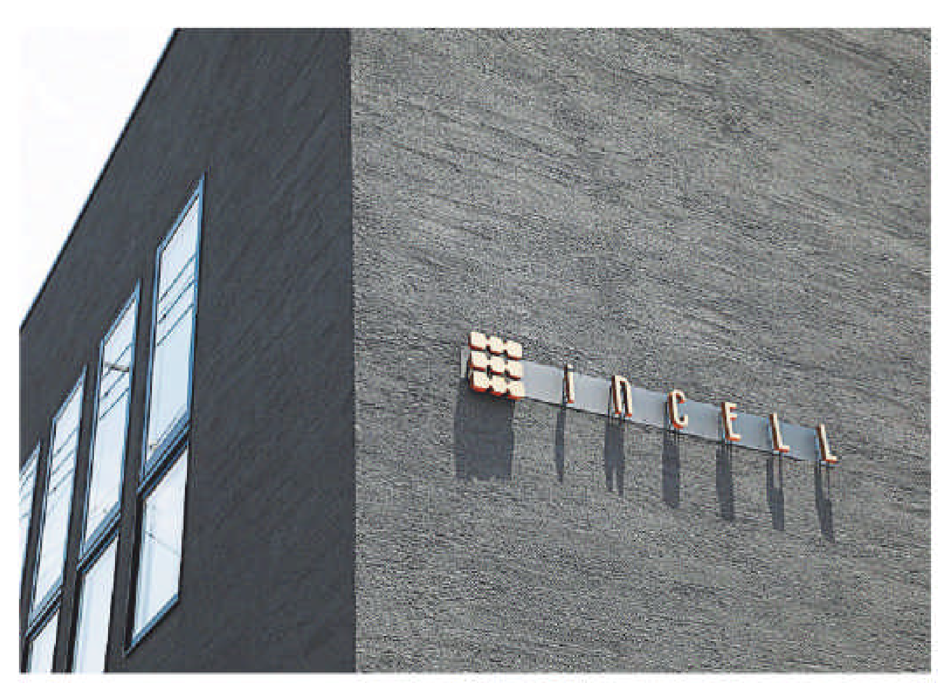
「まずガレージは、ショールームのように自分の愛車が映える空間にしたかった。通常のガレージハウスは床がコンクリートですが、インセルではタイル貼りにこだわりました。リモコンシャッター、空調、壁に貼る吸音パネル、照明など、自分が使いたいと思うガレージになっています。2階の居住スペースも、家具やインテリアを扱ってきたので、そのノウハウを活かして造り込みました」



こうしてスタートしたインセルの賃貸ガレージハウスは、「友人に自慢したくなる」「愛車がさらに格好よく見える」と、居住者から好評を博し、物件数を増やしていった。同時に、居住者の間でコミュニティが築かれたと須田氏は語る。コミュニティは自然発生的に生まれた側面もあるし、インセルが意図して仕掛けた結果でもあるという。

「こういう物件を借りる人だからクルマ好きという共通点があって、自然と打ち解けられます。物件によっては居住者同士でツーリングなどを企画しているようです。もうひとつ、私がモータースポーツ好きなので、物件のオーナーと居住者と一緒にカートを楽しんだり、ドライビングを学ぶ機会も設けました」

クルマ好きの結びつきを密にするのに大事な役割を果たすのが、イン









バルコニーにジャグジーを設けるなどプライベートでの開放感も満たす物件も用意。セカンドハウスとして借りるもよし、居住してもいいだろう。



須田 力 SUDA Tsutomu

株式会社インフィストデザイン 代表取締役

自ら手がけるモデルルームのインテリアは抜群のセンスで、新規入居の際に依頼されることも多いという。休日はアマチュア向けの耐久レースに参戦する根っからのカーガイである。

セルのドライビングアカデミーの講師を務める山口礼氏の存在だ。イギリスで本格的なレースを学んだ山口氏は、自身の役割をこう語る。

「インセルを賃貸されるような方は、どなたもいいクルマにお乗りです。でもそのパフォーマンスを100%発揮させるのは容易ではありません。クルマ好きのみなさんに、楽しく安全にサーキットを走るコツなどをお伝えしたいんです」

ただし英国帰りの山口氏は、スポーツ走行だけがクルマの楽しみ方ではないとも語る。

「洗車したりデザインを眺めたり、古いクルマをメンテしたり。私の人脈をフル活用して居住者の方にクルマ生活を満喫していただきたい」

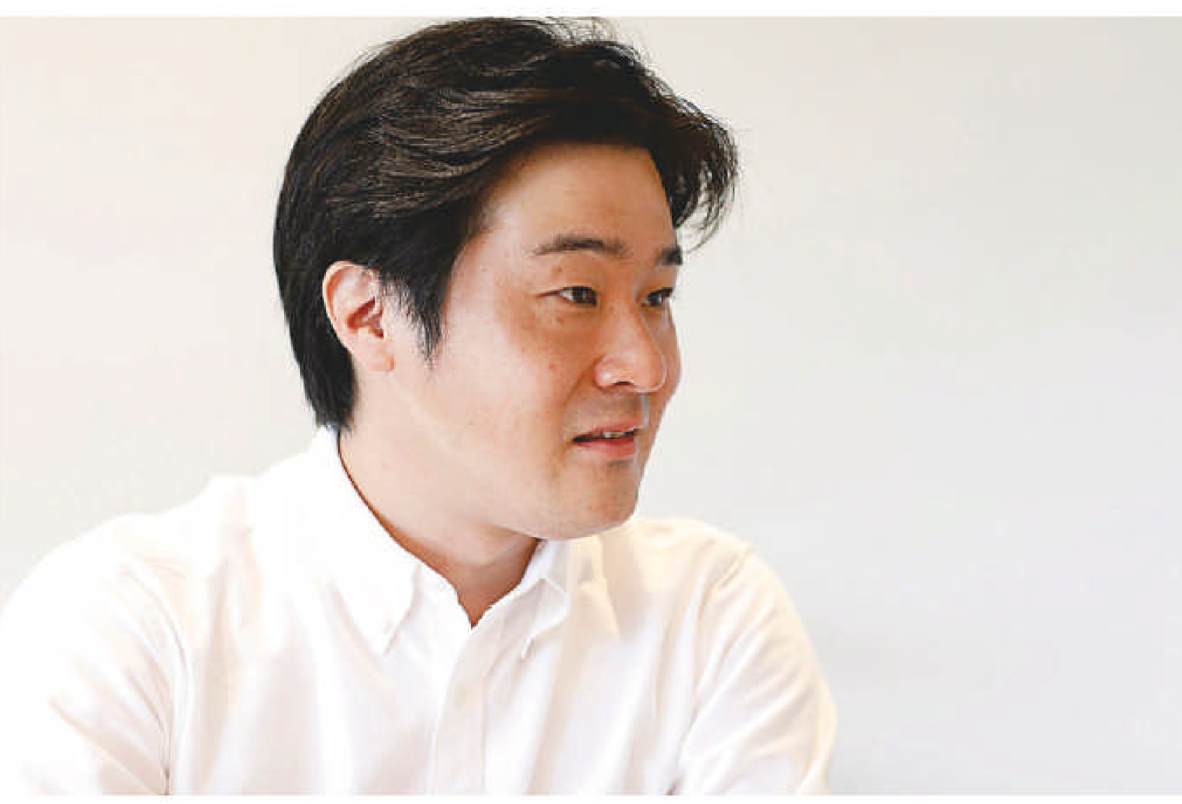
インセルの今後の展開について須田社長に尋ねると、こう答えた。

「まず、都心に近い場所でビル型のガレージハウスにチャレンジしてみたいですね。いい物件だったらフロアごとで分譲してほしいとか、1棟買いたい、という声も耳に入っています。次はリゾート地ですね。御殿場とか軽井沢、あるいは京都に滞在型のインセルを展開したいです。もうひとつ、ホテルを併設するインセルも視野に入れています」

こうした事業展開を行うには、土地を所有するオーナーや、投資家との連携が不可欠になる。この点について、須田社長は明確な考えを持つ。

「単にお金儲けだけを考えている人とはご一緒できないですね。クルマを愛する人の世界観を理解する人でないと、血の通ったガレージハウスは完成しないと思っています」

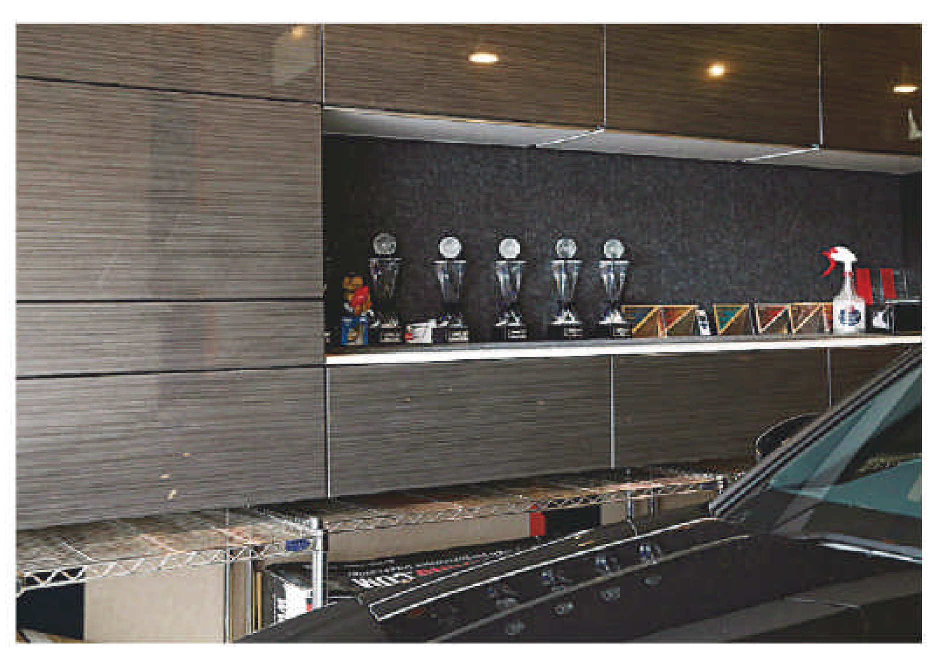
つまり、クルマ好きの、クルマ好きによる、クルマ好きのためのガレージハウス、それがインセルなのだ。



山口 礼 YAMAGUCHI Rei

プロモーション事業部責任者
株式会社インフィストデザイン

国内外のレースで活躍し、現在はインフィストデザインでクルマにまつわるアクティビティをディレクションする。特にイギリスで習得したドライビング理論は的確だ。



ガレージ内は棚を増設することで、シンプルかつ美しい空間となる。壁の吸音パネルはドアのエッジを保護する役割も果たす。









インセルではカーウォッシュやプロテクションフィルムなどカーケアもコーディネートしている。山口氏推奨のシミュレーターも計画中だ。

問い合わせ／株式会社インフィストデザイン ☎042-452-1556 https://infist-incell.com/

思う存分好きにやるゲンロク精神を創設者から受け継いだ初代編集長が、古巣に帰って思う存分好きにやる連載。昭和日本にワープする福野礼一郎の宇宙。



第112話 ［日本の名作］

イオタを作ったアイアンマン
綿引雄司

日本人有志がイオタの原寸大アルミ製オブジェを製作、日伊親善友好を兼ねてイタリアに送り、トリノ国立自動車博物館に展示して喝采を浴びたというニュースはご存知だろう。計画を立案・実行したのは絵本の企画・運営・管理、スーパーカーのイベントやそのグッズの企画・製作・販売を行う東京・江東区のGGF-Tの赤間 保社長。2019年11月30日から始まった同博物館での展示は2020年1月7日でひとまず終了し、イオタのオブジェはいまボローニャ近郊フノにあるMuseo Ferruccio Lamborghiniが保管している。赤間さんの依頼でこのアルミの芸術を手作り制作したのは自動車工場を経営する綿引雄司さんだ。6輪ティレルP34のレプリカを走らせる計画をご自分で進めておられる。水戸市に出かけた。

文とキャプション◉福野礼一郎（*FUKUNO Reiichiro*） PHOTO◉綿引雄司（取材写真：荒川正幸）
協力◉カスタムビルド＆レストア WATAHIKI http://cbr-watahiki.com

「東京の老舗の塗装屋さんの『わたびき』さんの親戚？ってよく聞かれるんですけど、うちは濁らないんです」

綿引（わたひき）雄司さんはトニー・スターク似の気さくな方だった。

常磐高速道路・水戸ICから国道50号線を7kmほど南下し、千波湖方面に県道を少し走った水戸市街、間口40mの広い工場内に軽自動車からポルシェまで様々なクルマが入庫している。屋根付きの整備工場内にはエンジンを下ろしてレストア中の数台の911。ランボルギーニ・ウラコの姿もある。

ご近所のクルマの鈑金・修理や車検から旧車のレストアまで引き受ける工場を創業者の父君、弟さんと息子さんの一族で経営する傍ら、「カスタムビルド＆レストア WATAHIKI」の看板も掲げる。整備棟の向かい側にある40坪ほどの木造2階建の建屋の1階中央部分が綿引さん専用の作業場だ。コンクリートの土間にこの場所でアルミ板と鋼材から作った最新作ティレルP34の原寸大レプリカが置いてあった。

取材日の4日前の2021年6月20日に群馬県太田市の「道の駅おおた」で開催されたクルマ関連イベント「サンデーブレックファーストフェスタ」で一般にお披露目したばかり。当日はコクピットに座って記念写真を撮影できるという趣向を凝らし、集まった募金を主催者を通じて寄付した。

デレック・ガードナーの天才的発想である6輪F1がグランプリに登場したのは1976年。その年の10月富士スピードウエイで開催されたF1最終戦にも出走し、大雨の決勝でパトリック・デゥパイエが2位に入賞した。綿引さんのP34はスポンサーカラーが変わった1977年仕様のフルカウルを纏っているが、76年仕様の外装も作ってある。

カウルを外して覗かせてもらった。

美しく塗装しマーキングしたカウルはFRP製にしか見えないが、裏からみると確かにアルミ製だ。ハンマーの打痕と擦ったような何本もの筋、TIG溶接のビードが分かる。いかにも手慣れた感じの仕事で非常にきれいだ。

主構造は一見アルミモノコックだ



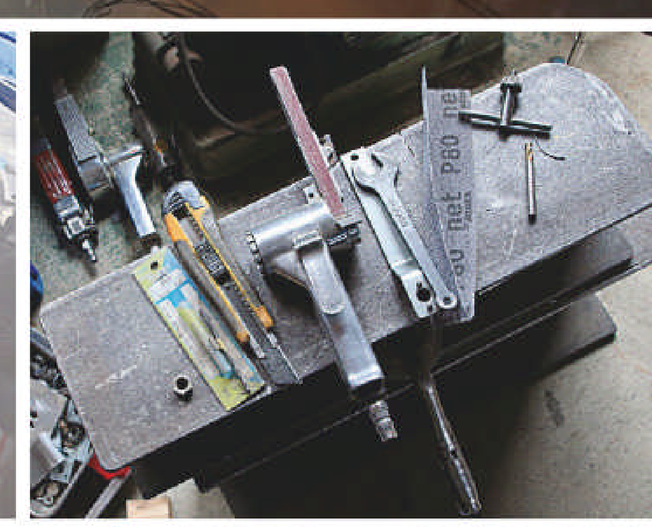
ティレルP34（1977年仕様カウル）


原寸大ディノ246GTSオブジェ



巴自動車商会 代表 綿引雄司氏

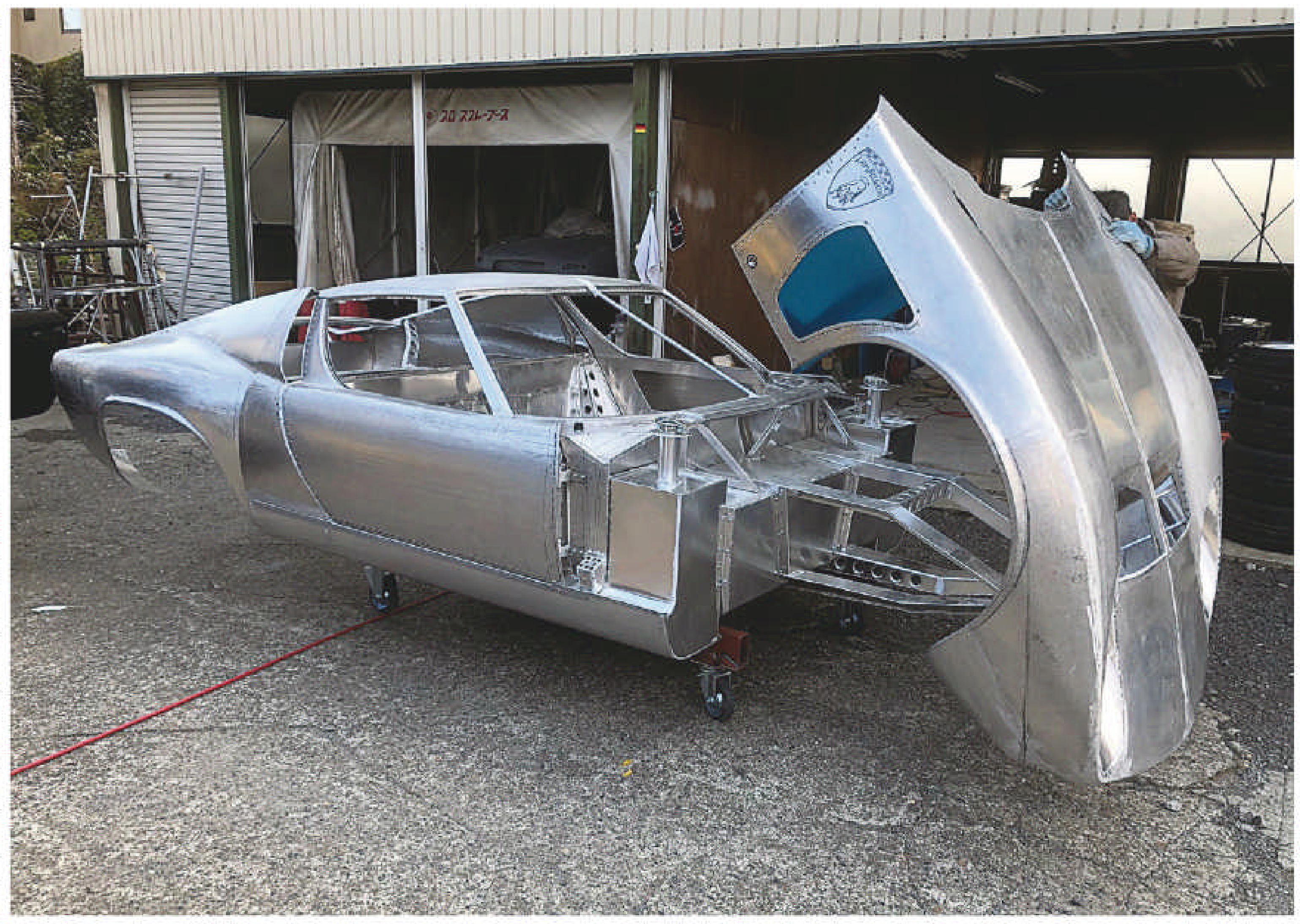
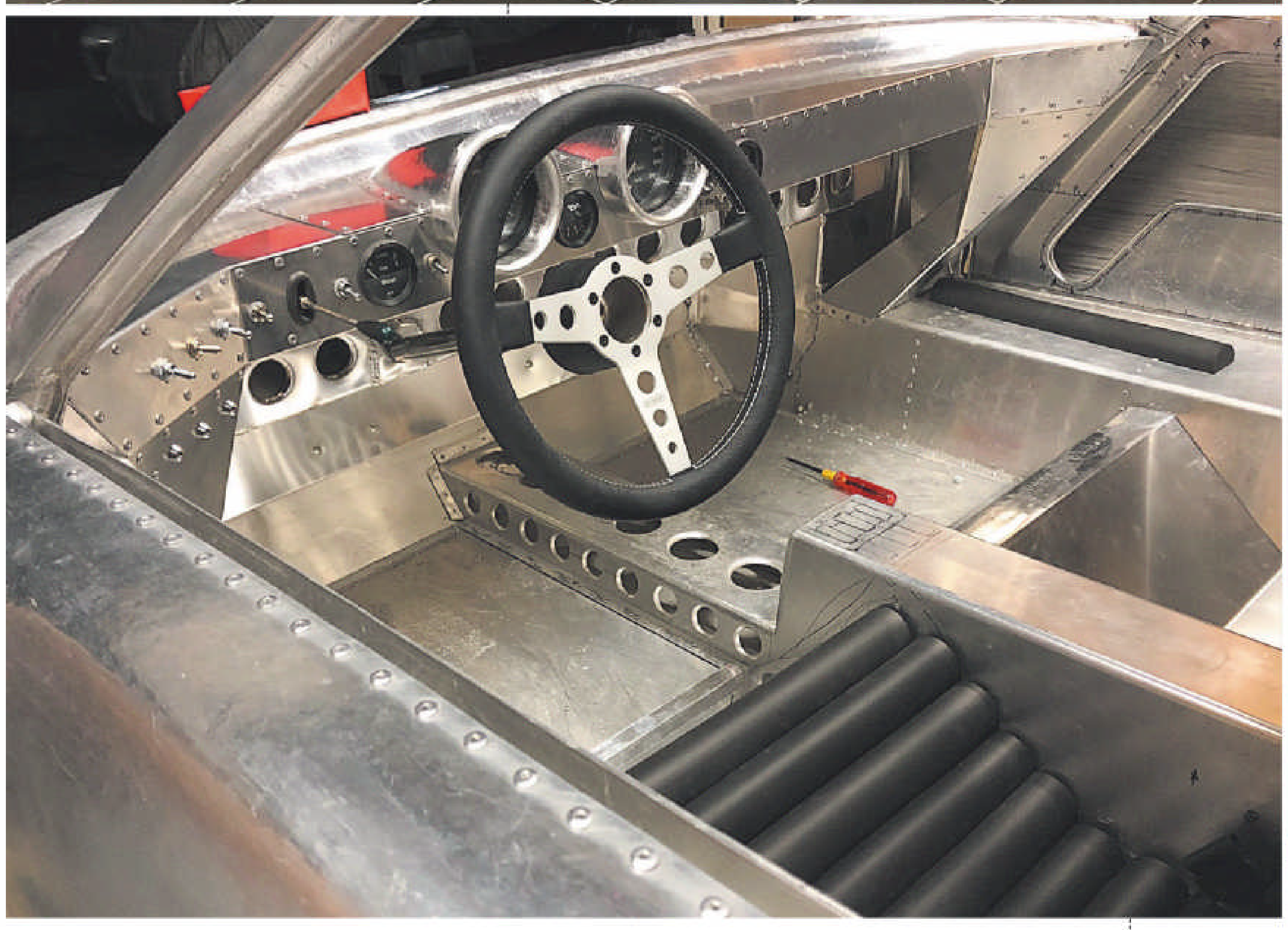






トリノ国立自動車博物館での展示


原寸大ディノ246GTSオブジェ


が、25×12㎜角の角材（ＪＩＳ機械構造用角形鋼管：電縫鋼管をダイス加工したいわゆる角パイプ）を半自動溶接機でトラスに組んだスペースフレームにアルミ板をリベットで固定した構造だ。どちらかというとスーパーセブンに近い。

ミドにはスズキ・ハヤブサ用１３４０cc直４エンジンをトランスアクスルごと縦置き。巨大な後輪はＦ３０００用だが、この小さな４つの前輪はどうしたのか。

「ヒストリックカーイベントで走る本物の６輪ティレルのためにエイボンが再生産した本物です。これを売ってるのを見つけたのが６輪ティレルを作ろうと思ったきっかけでした」

父君の綿引忠雄さんがこの地で鈑金・塗装・整備工場の巴自動車商会を開業したのは１９６５（昭和40）年。綿引さんが生まれたのはその翌年だ。クルマたちを眺めながら育ち、技術工作が得意な中学生になった。

タミヤの12分の１の９３４と９３５を作ってポルシェ・ファンになったが、６輪ティレルもその独特の姿とメカがお気に入りだった。

高校生になるとバイクに夢中になる。高校を卒業して父の工場に就職、働いて稼いだ自己資金でバイクのレースにも出た。

整備と鈑金の腕を磨き、30歳ころから大好きなポルシェの整備作業を積極的に扱うようになる。エンジン整備も含めたレストアを受注するようになった。

アルミ板金を手掛けたのは、小型で高性能なＴＩＧ溶接機を購入したのがきっかけだ。なにか作ってみたくなってタミヤの６輪ティレルを引っ張り出してきて採寸、５倍にして２・４分の１スケールのモデルを試行錯誤しながら作った。前輪が入手できなくて最終的に４輪になってしまったというが、カウルはアルミで叩いて溶接して作り上げた。

GGF-Tのイオタ・オブジェ（写真：綿引雄司）

綿引さんがGGF-Tの赤間社長の注文で1年を費やして手作り製作したイオタのオブジェ。フロントとリヤのカウルとドアは開閉式、フレームだけではなくインテリアも再現しているが、ランボルギーニ社側から特に資料や図面が提供されたわけではなく、実車ミウラの取材で簡易な型紙を作成・収集した以外は、ネット情報と写真を元にすべて推定で作っていったという。製作はクオーターピラー（ドア後部の三角形）の外板からスタート、ドア→カウル→リヤフェンダー→ピラーとルーフと型紙をもとに外板をまず作ってから、センターフレーム→フロントサブフレーム→リヤサブフレームと主構造部に進み、最後にインテリアを作っている。写真には写っていないが軽量穴をうがってバーリング加工したリヤサブフレームの出来栄えにはしびれる。ミウラからイオタへと修正していく過程ではさすがに試行錯誤しており、製作途上の1カットだけを抜き出してみればデッサンが少し狂ったレプリカ車のように見えるシーンも出てくるが、そこからの改良がすごい。フロントノーズとリアカウルは途中で大改造して形状を大きく作り直しているし、イタリアに送る直前まで細部の修正を続けていたことも分かる。出来上がった姿はまさしく写真で見慣れた「J」。綿引さんとチームの根気と執念の結果である。「発進加速したときにリヤが下がってフロントが持ち上がる、ああいう姿をイオタに感じてそれを表現したいと思いながら作ってたんですが、最終的に少しフロントが下がってしまったのが反省点です（綿引さん）」　この世に存在しない実車を1/1で写真から1人でスクラッチビルドしたのだから、綿引さんが小学校のときから行ってきた模型作りとしても、間違いなく究極の最高峰として世界の誰もが認めるだろう。

私的な蛇足：

「『イオタ』と呼ばれているミウラSVJ／SVRは顧客の注文でメーカーがミウラSやSVを改造して作ったドレスアップカーで、その原型は当時社内で『J』と呼ばれていた1台の純レーシングプロトタイプだった」という、あのストーリーを日本で最初に紹介したのは1987年2月号の本誌記事「イオタの秘密を追う」だった。海外ではすでに有名だった逸話を当時編集長だった私が翻訳して原稿にしただけだが、情報がない時代だったからそれなりに話題になり、これを契機に本誌はスーパーカー路線に大きく舵を切ることになった。それ以降も図版を描いてシャシ構造やサス形式や各部寸法を検証したり、「『J』は実験担当のボブ・ウォレスがミウラを全否定して作ったクルマで、カウンタックの事実上のプロトタイプではないか」という脳内妄想を書いた記事を図々しく発表したりした。また365BBをレストアしたときにエンジンのレビルドをまかせたのはボブ・ウォレスの日本人舎弟だった。そんなわけで「J」にはなんとなく縁があったが、その後の研究成果についてはまったく知らないので、知識はある時点で止まったままだ。

中古車を買い取って修理してしばらく愛車にして……いろんなクルマに乗ったが、ＦＲＰ製のＲＳＲタイプのオーバーフェンダーが付いた80年型のポルシェ９１１ＳＣを手に入れたとき、アルミを板金してリヤフェンダーを作ってみた。首尾よくできたのでフロントのフレア、バンパーもつくった。

２０１０年にディノ２４６ＧＴＳを購入。ボンネットの裏側を見たら手作り感丸出しで、これなら作れると段ボールで型紙をとってアルミ板と鋼材で複製してみた。その勢いでフロントセクションを作った。常連のお客さんがそれを見て「譲ってくれ」というので、結局ボディの外板全部を作ってしまった。

その現物大のディノのオブジェをガレージの中から引き出していただいて拝見したが、もうレストア中のディノにしか見えなかった。丸鋼管で簡単なフレームを組んでボディパネルを内側から支えている。ボンネット、エンジンリッド、トランクリッドは確かに実物とまったく同じ、おなじみスカリエッティ式構造だ。オブジェとして作ったものだからドアは前後フェンダーとフランジ部でリベット結合してある。

この技術を使って失われたイオタ＝Ｊを作りたい、と赤間社長が思ったのもうなずける。

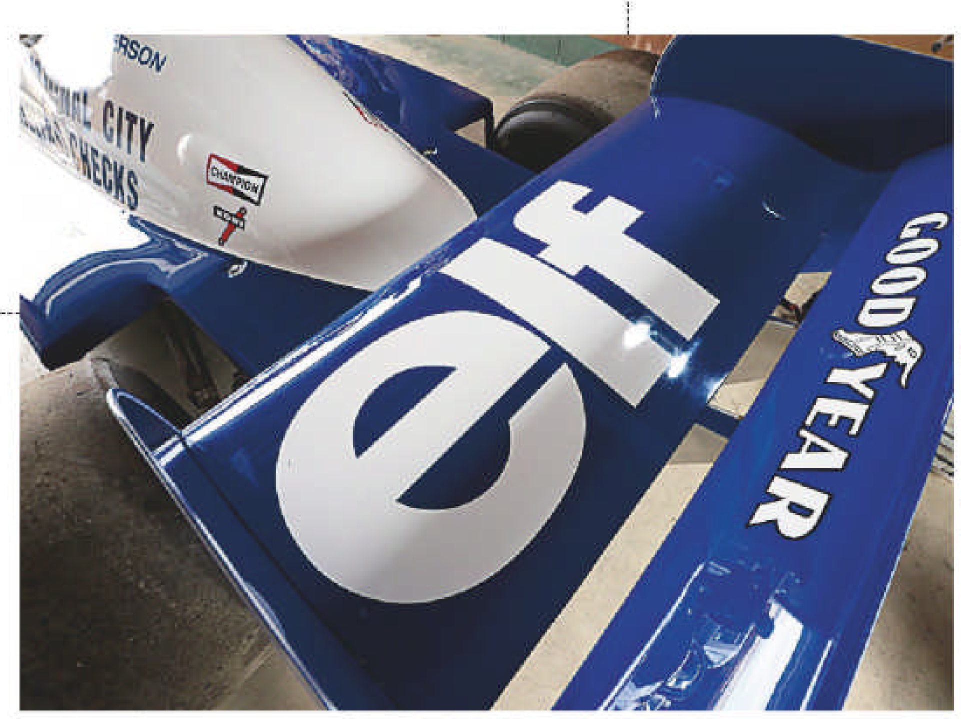
いったいどうやって作るのか。アルミはどうやって成形しているのか。

スーパーカー・ファンの方なら、綿引さんのYouTubeチャンネルをご存知だろう。「Aluminum JOTAを作る動画」では２０１８年６月９日にスタートし１年間を費やした製作の様子を９回に分けて紹介、アルミ板金のテクニックも公開している。

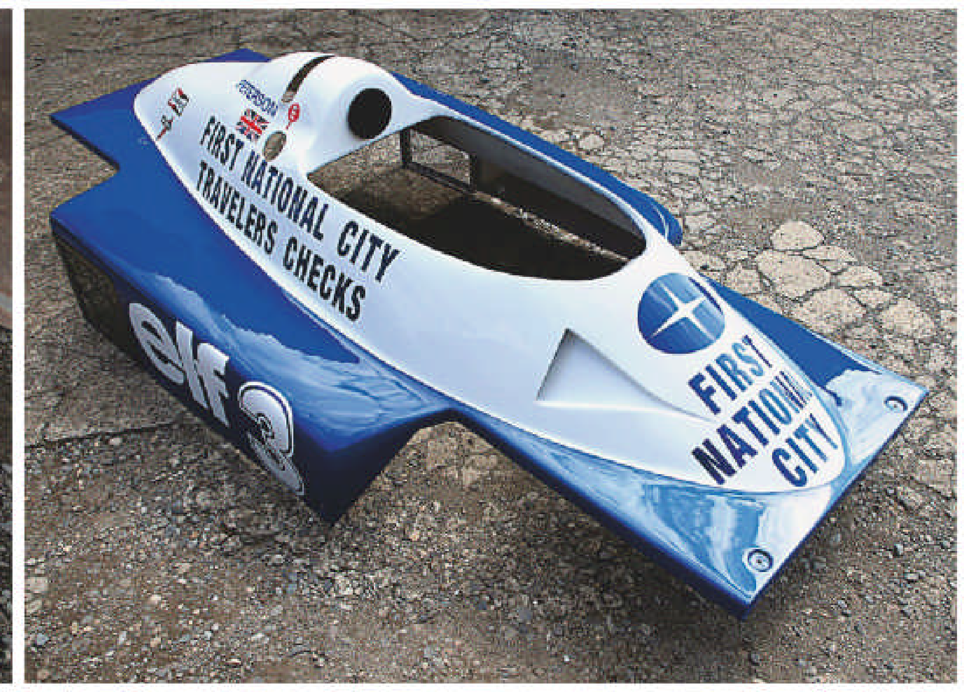
使うのはＪＩＳ規格Ａ１０５０Ｐの圧延材１・５㎜厚。シリコン０・25％以下のいわゆる純アルミに近い板材で、一般に出回っているのは圧延時の加工硬化をＨ24（焼鈍）したものだ。引張強さ95～１２５Ｎ／㎟だから強度は低いが、伸びが少ないため加工性がよく、耐食性は一般的なアルミ合金系板材の中ではもっとも高い。

知りあいの方が所有しているミウラＰ４００から段ボールの型紙を取

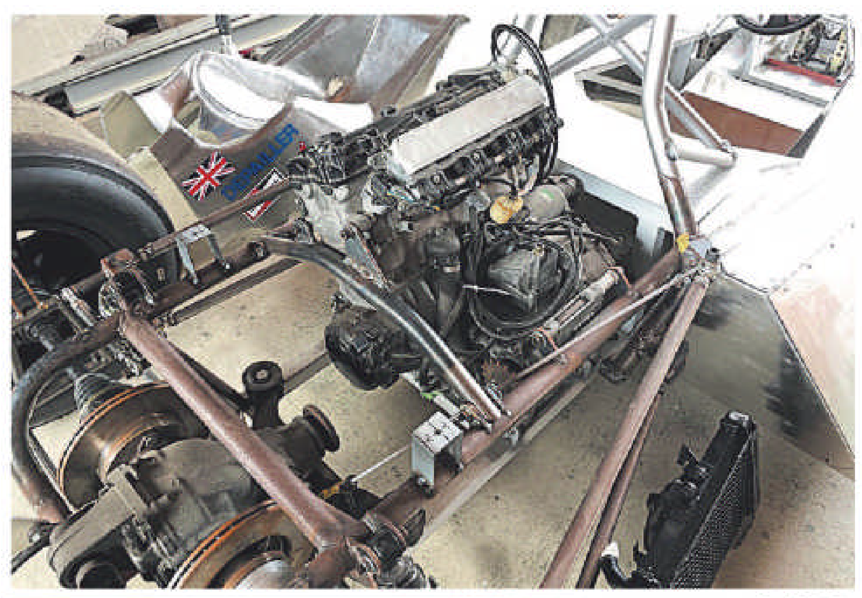
昭和 Universe 元禄
福野礼一郎





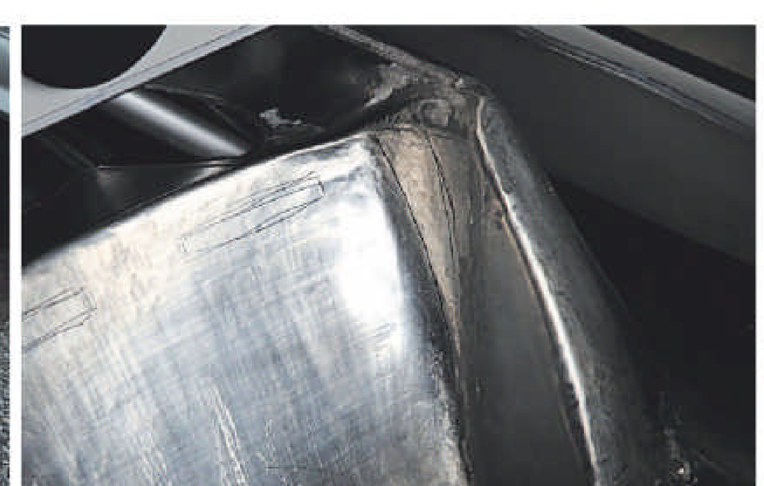



綿引さんの最新作ティレルP34。塗装してマーキングした美しいカウルはFRP製にしか見えないが、すべて手で叩いて成形したアルミ製だ。「FRPだと原型を作って反転して、そこにFRP積層して作んなきゃならないけど、アルミならいきなり現物が作れるんで、かえって簡単ですよ（綿引さん）」。カウル部分はエッジを丸めたりしてFRPの雰囲気を出す一方、実物がアルミ製のウイングはいかにもアルミらしくシャープに作ってある。こういう表現力が本当に天才的だ。ロールバーなど細部工作にはプラモデラーのセンスを感じる。






ティレルのシャシには綿引さんのもうひとつの顔＝バイクレースとメカ整備の経験が発揮されている。主構造は鋼管スペースフレーム＋アルミスキン。スズキ・ハヤブサのエンジンをトランスアクスルごとミドに縦置きし、後部にカプチーノのデフ、ドラシャとハブキャリアはランチャ・インテグラーレのフロント用。リヤタイヤとホイールはF3000用で、インテグラーレのハブユニットにそれをとりつけるセンターロックアダプターは業者に依頼して鋼材から機械加工＋熱処理した。フロントハブはBMCミニ用。使えるパーツとその組み合わせを熟考した結果だろう。


P34の76年仕様のカウル。エンジンへのエア流路をカウル内に内蔵してエンジン部まで覆った77年型に対し、76年はモノコックにノーズとカウルとサイドの空力パーツを直接固定する構造だったから、モノコック形状を再現しておけば実車同様に着せ替えできる理屈だ。加工したアルミ板を溶接で継ぎ合わせていること、叩いてからローラーをかけているので表面仕上がりが非常にいいことなどが見て取れる。製作途中だが、77年型との比較のためこちらは無塗装のままにしておくことも考えているという。

らせてもらい、それを元に金ハサミでアルミ材を切り出し、1枚づつ曲面に叩きながら外板のパーツを作っていった。

動画の1本でフロントフェンダーの稜線部分を作っている。長さ1・3ｍ、幅40㎝ほどに切ったアルミ板を段ボールを敷いた床の上に置き、かたわらにあぐらをかいてアルミ板の片側を左手で持ち上げ、手前部分を無反動プラハンマーで叩く。叩いた部分は座屈し少し曲がる。この理屈で叩き曲げていく。つまりつらいのは右手ではなく左手だ。

おおむね横30㎝、奥行き20㎝くらいの範囲を15～25回叩いたら横へ移動。この部材の場合では中央手前から初めて右へ４回、中央から左へ３回移動しながらこれを繰り返して横一線を曲げる。次に奥の横一線へ、そしてひっくり返して同じことを繰り返す。17ヵ所を合計３４２回打つと、ほんのりしたフェンダーの３次曲面ができた。

次がイングリッシュホイール。上下のローラーでアルミ板を挟み、手で曲げ応力をかけながら転がすことで成形していく工具で、その名の通り英国車のアルミ加工で多用する。綿引さんの場合は部材をイングリッシュホイールに通すことによってハンマーの打痕の凹凸を消しつつ、曲率をさらに強めている。

動画ではフェンダー部材の右サイドを22往復し、下側のローラーを少ししめてさらに30往復、ひっくり返して左サイドを14往復、下部ローラーをＲの強いものに交換してから中央部を中心に18往復している。なめらかな3次曲面がこれでおおむね完成だ。

木型を作ってそこにアルミ板を乗せて叩きに叩き、最後に端を切るのがイタリア式、正確に切り出したパネルをイングリッシュホイールで成形していくのがイギリス式、綿引さんはいわば双方のいいとこ取りだ。イタリア式のようにヤスリに頼らないからアルミの肉厚がどこも薄くなっていないのがいい。

もちろんパネル1枚作るのと、ドアとカウルが開閉できるクルマのボディ／シャシ全部作るのでは次元が違う。

「図面はどこで入手したのか」「木型なしでどうやって作ったのか」オブジェを見たイタリア人からは口々にそう聞かれたという。

綿引さんには図面も原型も横断面ゲージもない。すべて現物合わせ。

上記の要領で3次曲面をつけた部材を何枚も作り、溶接で継ぎ合わせてモナカを作り、モナカを組んでカウルにし、内側に支えの骨とフレームを作り、そこからフレームだ。

最初にスーツを仕立て、スーツの内側に骨格を組み立てていって、最終的に関節が全部可動する正確な人体模型を作ってしまう、これはまったくそういう話である。現物合わせの一品加工の才人にはこれまで何人も出会ってきたが、綿引さんの空間認識能力は頭抜けている。

赤間社長はイオタをあくまでもオブジェとして発注した。そこが素晴らしかった。どんなに見事な出来栄えでも、タイヤをつけて転がした瞬間それはある意味ただのレプリカ車になってしまう。レプリカを展示する自動車博物館は世界のどこにもない。あのイオタはオブジェだから芸術なのだ。それゆえランボルギーニ社もそれを認め、大きな称賛を寄せたのである。

その一方で「芸術じゃなくていいから、せっかく作ったんだし走らせてみたい」「運転してみたい」という綿引さんの気持ちもよく分かる。綿引さんは自分のために自分の資金で6輪ティレルを作っている。

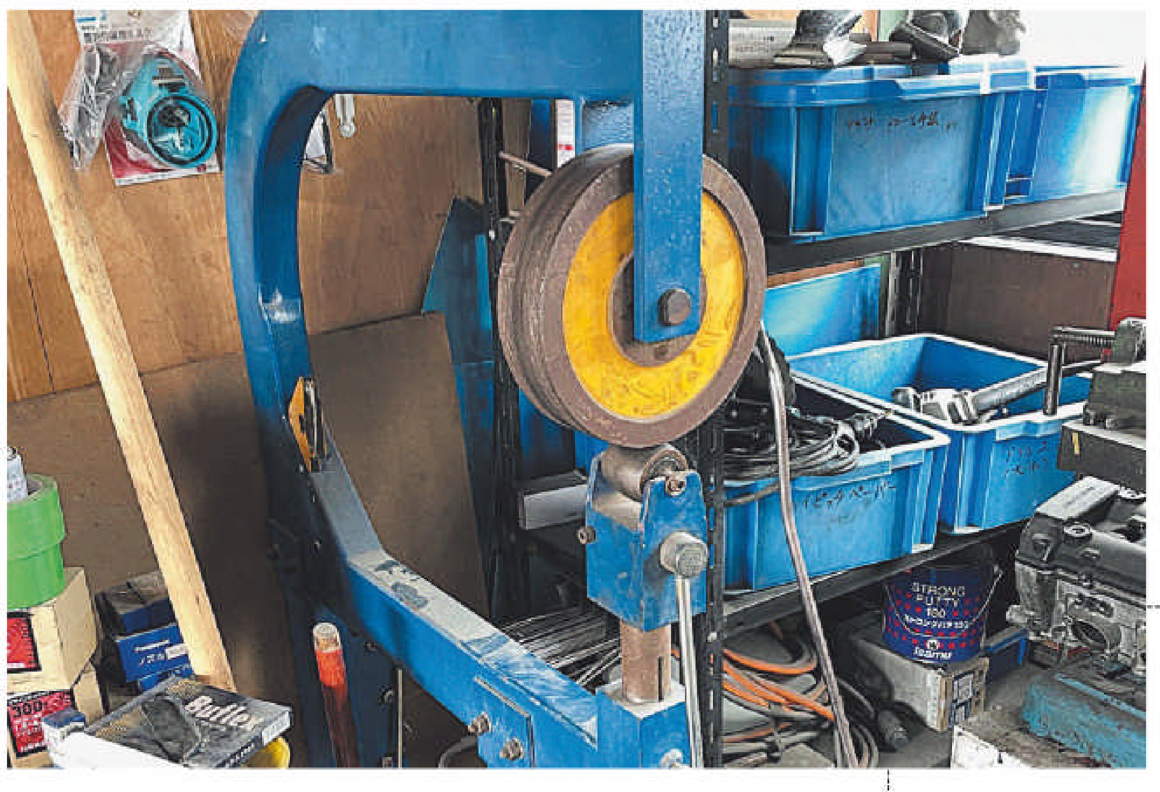
取材後も作業はどんどん進んでいるらしい。ラジエーターがついて、エンジンも始動した。あとはチェーンドライブだ。夏休みのイベントではきっと綿引さんの運転で走る6輪ティレルが見れるだろう。

日本のアイアンマン誕生だ。





綿引さんが製作に使ったのは、どこの鈑金・塗装店にもある工具。内部に砂が入っている無反動プラハンマー、父君の代から使っている古い鈑金ハンマーと当て金である。アルミの仕上げに使うイングリッシュホイールだけがやや特殊だが、特に高価なものではない。角の強いRはH鋼の切り端を丸めた台座に当てて叩いているという。ちなみにACコブラ、旧アストン、旧RR／ベントレー、モーガンなど英国の手作りアルミボディ車は外板をイングリッシュホイールで作ってきたからアルミの肉厚が均一なのが魅力で、ここは綿引さんのアルミボディも同じだ。





10年ほど前に作ったディノのオブジェ。目の前に実車があったからシルエットのデッサンで苦労することはなかったという。どう見ても実車そのものだが、ルーフ形状がGTSだ。ドアはフランジ部分でリベット固定してある。現状では外板部だけだが、イオタの手法を使えばここからフレームを作っていくことも可能だろう。綿引さんは「走らせてみたい」とも考えておられるようだが。





そういえば、そろそろあちらもできるころ。でも次回はどこに行くかまだ未定です。

New!

Top News

ランボルギーニ・ウラカンEVO RWD スパイダー
ロブ・リポート誌が選出する
「2021年ベスト・コンバーチブル」を受賞

米国の人気ラグジュアリーライフスタイル誌「ロブ・レポート(Robb Report)」が、その年の最も素晴らしい新製品や新サービスを選出する「ベスト・オブ・ベスト」が発表され、「2021年ベスト・コンバーチブル」に、ランボルギーニ・ウラカンEVO RWDスパイダーが選出された。ロブ・レポートの「ベスト・オブ・ベスト」は年に1回発刊される特別号で発表され、ウラカンは、世界最高級のヨット、ジュエリー、ホテル、ファッションなどと共に掲載されている。ウラカンEVO RWDスパイダーは、最高出力610hpを発揮する5.2ℓV型10気筒自然吸気エンジンを搭載。ランボルギーニのラインナップでは唯一の後輪駆動オープントップモデルとなっている。

ステファン・ヴィンケルマンCEOは「今回の受賞について、あらためてロブ・レポート誌に感謝します。ウラカンは2014年の発売以来、多くの皆さんから幅広く賞賛を頂いています」と、喜びを語っている。





ウイスキーのマッカランとベントレーが
グローバルパートナーシップ契約を締結



シングルモルト・スコッチウイスキーの「マッカラン」と、ベントレーモーターズがパートナーシップ契約を締結。両社はカーボンニュートラルにむけて様々な共同事業を計画。持続可能な原材料の調達に関する研究、サステナブルな地元のサプライヤーの調査、コラボレーションイベントなどを行う予定となっている。

地図上に「DEFENDER」のシルエットを描く
「DEFENDER ROUTE 90 TOUR」の動画を公開

新旧9台のランドローバー・ディフェンダーが、都内の名所9ヵ所でパレードを行い、地図上にディフェンダーのシルエットを描くグループシティ・ランツアーイベント「DEFENDER ROUTE 90 TOUR」が、6月5日に開催。イベントの模様をまとめたスペシャルムービーが、公式Youtubeチャンネルで公開された。



■問：https://www.youtube.com/user/landroverchanneljp/



イタリア料理界の巨匠が手掛けた
特別なマセラティを発表
「レヴァンテ・トロフェオ・フオリセリエ」

マセラティはブランドアンバサダーを務めるイタリア料理界のスター、マッシモ・ボットゥーラがカスタマイズした「レヴァンテ・トロフェオ・フオリセリエ」を発表。ブルーストラダーレのボディカラーに、マルチカラーのスプラッシュが施され、インテリアインサート、センターコンソール、ダッシュボードにもその意匠が採用された。



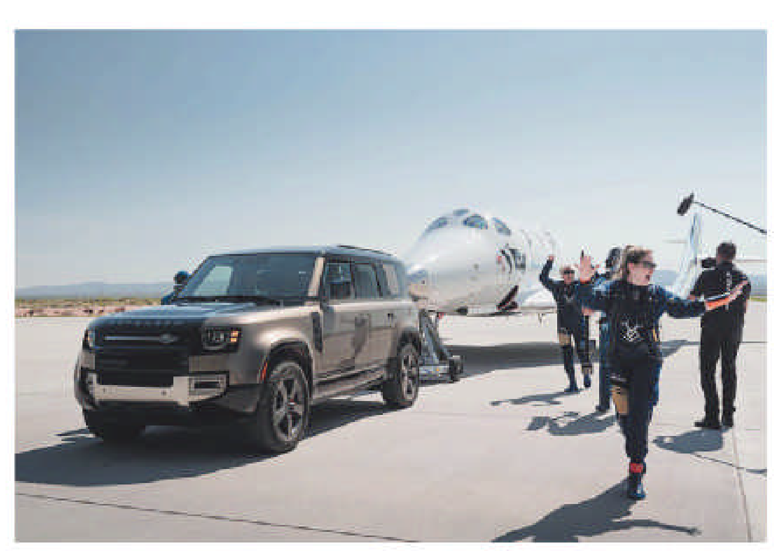
フィアット500の誕生日を祝う
「フィアット・ピクニック」
50組のオーナーを招きシークレット開催

フィアット500の誕生日を祝うフィアット公式バースデーイベント「フィアット・ピクニック」が、7月4日に50組のオーナーを招待したシークレットイベントとして、新潟県燕市にて開催された。イベントでは「FIAT Agri Art Project」田んぼアートを披露。さらにサプライズで初のEVモデル「500e」も公開されている。



電動化攻勢を
加速させるポルシェ
高性能バッテリーセル工場に投資

電動化攻勢を進めるポルシェは「カスタムセルズ」社をジョイントベンチャーのパートナーとし、新会社「セルフォース・グループ」に数千万ユーロの大規模な投資を行う。これを受けて、カスタムセルズ社は、ポルシェのヴァイザッハ開発センターにおいて、電力密度を大幅に高めた高性能バッテリーセルの生産をスタートする。



ヴァージンギャラクティックの
有人テストフライトを
ランドローバーがサポート

7月10日、ヴァージン・ギャラクティック社による、有人宇宙船スペースシップツーの試験飛行が成功。創業者のリチャード・ブランソンを含む4名が無事に地球へと帰還した。このヴァージン・ギャラクティックによる商業ベースの有人宇宙飛行ミッションは、ランドローバーが車両サポートを担当している。

Newcomer

SVO特注「ブリティッシュレーシンググリーン」 ジャガーF-PACE SVR BRG LAUNCH EDITION



ジャガー F-PACEの特別仕様車「SVR BRG LAUNCH EDITION」が限定7台で販売される。最高出力550psを発揮する5ℓV8スーパーチャージャーを搭載する「SVR」をベースに、最先端塗装技術を用いたSVO特注のブリティッシュレーシンググリーンを採用した。価格は1669万円。

■問:ジャガーコール　☎0120-050-689

最高速度300km/hオーバーを実現 ポルシェ・カイエンターボGTの予約受注開始



ポルシェジャパンは「カイエン・ターボGT」の予約受注をスタートした。最高出力640ps・最大トルクは850Nmを発揮する4ℓV8ツインターボエンジンを搭載。0→100km/h加速タイムは3.3秒、最高速度は300km/hをマークする。価格は2725万円(8速Tip-S／右ハンドル)。

■問:ポルシェ カスタマーケアセンター　☎0120-846-911

クリーンディーゼルにマニュアルミッション搭載 「ルノー・カングー・リミテッド・ディーゼル MT」



ルノー・ジャポンは、低速からの力強い加速が魅力のクリーンディーゼルエンジンを搭載、6速MTを組み合わせた限定モデル「ルノー・カングー・リミテッド・ディーゼルMT」を400台限定で販売する。現行カングーの最後の限定モデルとなり、価格は282万円。

■問:ルノーコール　☎0120-676-365

アルファロメオ・ステルヴィオに 上質感を追求した「ヴェローチェ」を追加

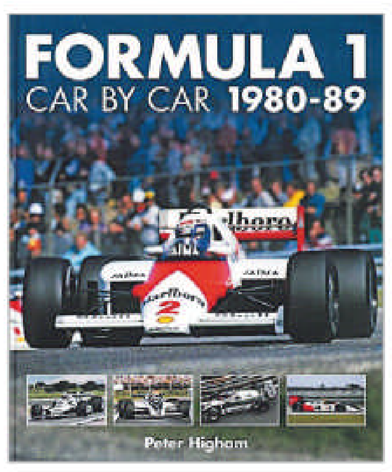


アルファロメオ・ステルヴィオに、ジュリアで好評の新グレード「ヴェローチェ」を追加。ボディ同色のホイールアーチ、サイドスカート、リヤバンパーが備わるほか、専用スキッドプレートやダークエキゾーストパイプフィニッシャーを装備。価格は687万円。

■問:アルファ・コンタクト　☎0120-779-159

CarMedia

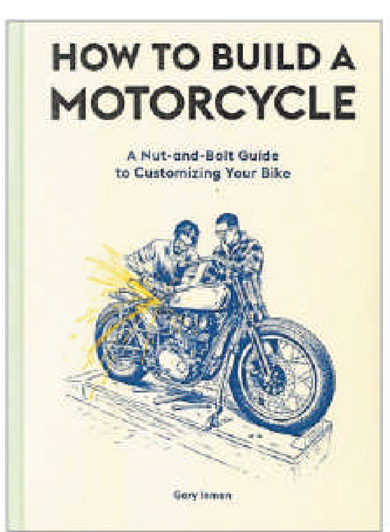
Formula 1 Car By Car 1980-89



F1の歴史に登場した全チームとマシンについて、10年分を各シーズンごとに紹介したF1資料集の1980年代版(1980～1989年)。レースレポートこそないが、各シーズンの概要とリザルトデータを見開きで展開する。

■1万1000円／ハードカバー

HOW TO BUILD A MOTORCYCLE



分かりやすい説明と適切なアドバイス、そしてシンプルに描かれたアディ・ギルバートのイラストで構成された、バイクの整備指南書。バイクを自分で弄ってみたい、仕組みを勉強したいという人にオススメの一冊。

■3487円／ハードカバー

■問:代官山　蔦屋書店
☎03-3770-2525　http://tsite.jp/daikanyama/ec/tsutaya/

Goods

Aragosta
ポルシェ 981、982、718 ボクスター／ケイマン専用

スポーツ性と上質な乗り味を両立



Aragostaの輸入車シリーズの中でも人気の高い「ボクスター／ケイマンシリーズ」に新たなラインナップを追加。純正以上のスポーツ性と上質な乗り心地を両立。かつてない爽快なドライビングを実現する。

■価格:44万～71万円
■問:トップラインプロダクト　☎04-7190-1391 http://www.tpl.co.jp

タミヤ
1/10RC ランドフリーダー クワッドトラック

トラックユニット装着のピックアップRC



前後のタイヤに換えて三角形のクローラーユニットを車軸に装着したピックアップトラックの電動RC組み立てキット。優れた登坂性能はもちろん、雪原や砂浜、泥道などの悪路でもスタックせずに自由自在な走行が楽しめる。

■価格:3万580円
■問:タミヤ　☎054-283-0003　http://www.tamiya.com/

BRIDE
Konforte ISOFIX

リーマンと共同開発 BRIDE初のチャイルドシート



スポーツシートメーカーのBRIDEが、チャイルドシートメーカーのリーマンと共同で「BRIDE Konforte ISOFIX」を開発。R129安全基準に対応し、BRIDEならではのレーシーなデザインが採用されている。

■価格:6万6000円
■問:ブリッド
☎052-689-2611　https://bride-jp.com/

MICHELIN
X M+S 244

クラシックカー4×4用を復刻 外観はそのままに性能を向上



クラシックカー4WD用タイヤ「X M+S 244」が、外観はそのままに性能を向上させて復刻発売された。1990年当時の外観をキープしながら、ドライ＆ウエット性能、耐摩耗性などタイヤ性能を向上させている。

■価格:オープン
■問:日本ミシュランタイヤ
☎0276-25-4411 http://www.michelin.co.jp

Information

フォルクスワーゲン・ジャパン独自輸入開始30周年記念 日本に1台しかない特別なティグアンをプレゼント

フォルクスワーゲン・グループ・ジャパンの独自輸入開始30周年を記念し、日本でたった1台しかない特別な「ティグアンR-Line」や、新車購入クーポンが当たるプレゼントキャンペーンを実施する。キャンペーン詳細は下記の公式サイトから。



■問:https://www.volkswagen.co.jp/

「GRヘリテージパーツプロジェクト」 A70／A80スープラの復刻部品を追加発売

トヨタ・ガズーレーシングは「GRヘリテージパーツプロジェクト」として、A70スープラとA80スープラの復刻パーツを追加発売する。今回は、A80スープラ用のフロントバンパーなど、既に廃版となってしまった補修パーツが数多く販売される。



■問:https://toyotagazooracing.com/jp/gr/heritage/

テスラ、急速充電システム 「スーパーチャージャー」 函館市、松戸市、伊賀市に 新たにオープン

テスラは、最大250kWという驚異的な充電出力を実現した急速充電システム「テスラ・スーパーチャージャー」を、新たに北海道函館市、千葉県松戸市、三重県伊賀市の3都市にオープン。現在世界で2万基以上が稼働、国内では31拠点で利用することができる。

■問:https://www.tesla.com/findus

SAN-EI
CORPORATION



Lamborghini
Aventador LP780-4 Ultimate





Topic 01

ついにファイナル！

2024年までに全モデルの電動化を完了すると発表しているランボルギーニ。彼らはV12の存続も明言はしているが、カウンタックから続いてきたV12NAミッド縦置きエンジンを動力とするクルマは現行のアヴェンタドールが最後となるわけだ。

そのアヴェンタドールのファイナルモデル「LP780-4Ultimate」が発表された。ミッドのV12エンジンはアヴェンタドールSVJよりも10ps高い780psまでチューンされ、50ms以内の変速を実現する7速RMTを介して4輪を駆動。車重はアヴェンタドールSよりも25kg軽い1550kgでその性能は最高速度355km/h、0→100km/h加速2.8秒を実現している。またリヤのアクティブ・エアロ・システムは「閉」「最大パフォーマンス」「最大ハンドリング」の3ポジションを備え、ドライブモードや速度によって可変するなど、先進のエアロダイナミクスが搭載されている。

クーペとロードスターが用意され、クーペは350台、ロードスターは250台のみの生産となる。ランボルギーニのひとつの時代を締めくくる存在となるアヴェンタドールLP780-4Ultimate。伝統的V12エンジンのフィナーレを飾る1台として、記念碑的モデルとなることは間違いないだろう。

PRICE	
アヴェンタドール LP780-4 Ultimate Coupe	5454万3088円
アヴェンタドール LP780-4 Ultimate Roadster	5986万4236円

問い合わせ／ランボルギーニ カスタマーサービスセンター 0120-988-889 https://www.lamborghini.com/jp-en

Topic 02

待望のMTついに登場

911（タイプ992）のGTSが登場した。もともとGTSはNAエンジンの最高峰モデルと位置付けられていたが、カレラがターボ化されてからはSを上回る高性能モデルという存在となっている。

992GTSはパワーが480psとなっており、これはカレラSを30ps上回るもの。ちなみに先代GTSと比べても30ps大きい数字となる。トルクは先代より20Nm大きい570Nmで、車高が10mm低くなるスポーツシャシーやPASM、フロント20インチ、リヤ21インチのセンターロックホイールなど、特に走りを意識した装備が与えられるのもGTSの魅力だ。

だが、最大のポイントはMTが選べることだろう。現行型992としては初のMTモデルとなるわけで、待ち焦がれていたファンも多いはず。この7速MTはRWDのクーペボディだけに設定され、カブリオレやAWDには8速PDKのみが組み合わせられる。

PRICE	
911カレラGTS	1868万円
911カレラGTSカブリオレ	2093万円
911カレラ4GTS	1974万円
911カレラ4GTSカブリオレ	2199万円
911タルガ4GTS	2199万円



Porsche
911 Carrera GTS



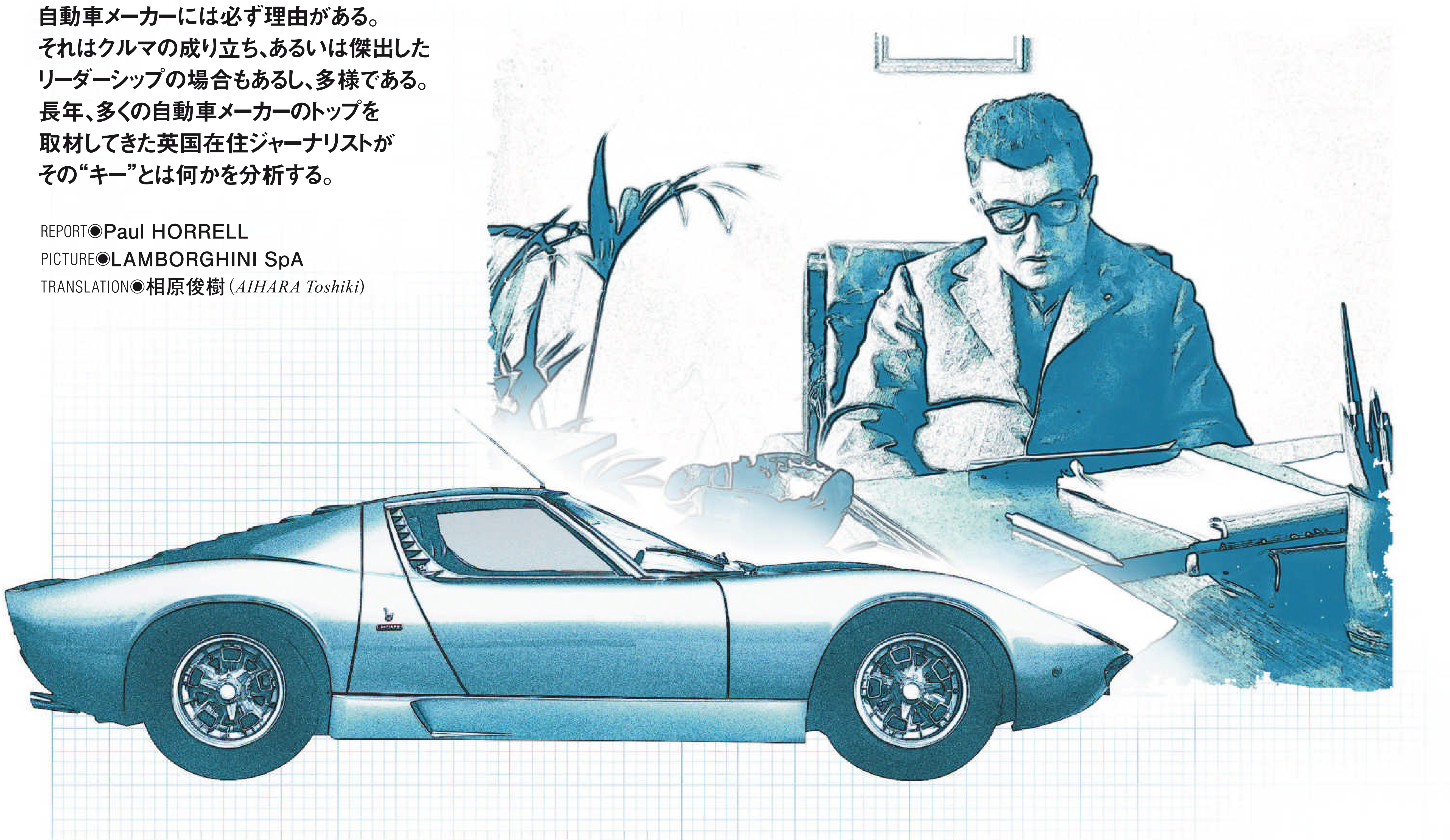


問い合わせ／ポルシェ コンタクト 0120-846-911 https://www.porsche.com/japan/

SAN-EI
CORPORATION

長年に渡り継続して成功を収めてきた自動車メーカーには必ず理由がある。それはクルマの成り立ち、あるいは傑出したリーダーシップの場合もあるし、多様である。長年、多くの自動車メーカーのトップを取材してきた英国在住ジャーナリストがその"キー"とは何かを分析する。

REPORT◉Paul HORRELL
PICTURE◉LAMBORGHINI SpA
TRANSLATION◉相原俊樹（*AIHARA Toshiki*）



LAMBORGHINI

神秘と現実を両手に

ランボルギーニの製品は人により好き嫌いが分かれる。創業当時、一部から不評を買ったのは、好きも嫌いも極端にさせたことが理由だろう。

トラクター製造で成功を収めたフェルッチオ・ランボルギーニは、フェラーリを数台所有していた。だが年中クラッチの不具合に見舞われ、修理工場に高い工賃を支払った。そこで自社のトラクターメカニックに調べさせたところ、くだんのクラッチは安価な汎用品であることを知った。この件でエンツォ・フェラーリとひと悶着起こした彼は、自分で自動車を造ることにした。

やはりフェラーリに嫌気が差して辞めたジオット・ビッザリーニを雇い入れ、V12エンジンを設計させた。1963年、このV12は350GTに搭載され、その後400GTへと発展する。どちらも当時のフェラーリより公道使用に適していた。だが、ランボルギーニが本格的に自動車界に波乱を起こしたのは1966年のこと。美しいボディと目覚ましいスピードを備えたミウラの登場である。現代的なスーパーカーの幕開けと賞賛された。

フェルッチオには若くて有能な人材を発掘する能力があった。ビッザリーニはその後独立して自社を立ち上げ、ミウラの生みの親のひとり、ジャン・パオロ・ダラーラはレースカー製造会社を興す。開発兼テストドライバーのボブ・ウォレスを含め、だれもがレースファンで、ミウラのレース仕様を作りたがったが、フェルッチオは「レースは金の無駄遣いだ」との自説を頑として譲らなかった。

フェルッチオの好みからするとミウラはあまりに乗り手を選ぶ1台だったので、次はV12をフロントに搭載したGTのエスパーダを出し、1973年にはミッドエンジンでもV8のウラッコを発表した。その1年後、ミウラの革新的な後継車が登場する。カウンタックだ。ミウラではジョルジェット・ジウジアーロがデザインの原型を作り、当時ベルトーネに在籍していたマルチェロ・ガンディーニが完成させた。しかしカウンタックでは、若きガンディーニが自身の発想を奔放に発揮し、他の惑星から飛来したかのような外観を創造した。

今述べた偉業をアウトモビリ・ランボルギーニは最初の10年でやり遂げた。しかし石油危機に襲われ、世界規模で景気が後退するのに伴い、フェルッチオはトラクター部門も自動車部門も売却を余儀なくされた。このとき以降、ランボルギーニは何度も財政危機に陥り、裕福な愛好家からクライスラーへ、果てはインドネシアの新興財閥へと所有者が転々と変わる。その間、赤字を計上し続けた。それゆえ同社製品は希少となり、ある種の神秘性を備えた。

1988年、アウディ傘下に入ったことで事情は一気に好転する。豊富な資金を充当したアウディは、ランボルギーニの荒削りな魅力をよく理解していた。V12のムルシエラゴもアヴェンタドールも車輪に乗った闘牛だった。V10のガヤルドやウラカンも衆目を集めた。しかも今や4WDや巧妙な空力デバイス、各種電子制御により、乗る者を無闇に威嚇しない。

現在のCEOステファン・ヴィンケルマンはSUVのウルスを加え、浮き沈みの激しいスーパーカー需要との釣り合いを取っている。VWグループのシナジー効果も巧く活かしているし、高価な限定生産モデルで利益を挙げる腕も一流だ。しかし、同社はこれから最大のチャレンジを迎えようとしている。アウトローのイメージを保ちつつ、いかにEV時代に適応していくのだろうか？

SAN-EI
CORPORATION



Vol. 24

REPORT◉本田雅一（*HONDA Masakazu*）
PHOTO◉小林邦寿（*KOBAYASHI Kunihisa*）
Illustration◉阿部忠雄（*ABE Tadao*）

本田雅一 ほんだ まさかず

初代iPhoneが時代を席巻することを登場時から予想していた先見の明に優れるスーパーテクノロジージャーナリスト。アップル社の新製品発表には毎回招待されている。世の中のあらゆるガジェット製品はもちろんのこと、オーディオ、ITやクルマにも精通している。彼が本気でセレクトした良い"モノ"に酔いしれよう。



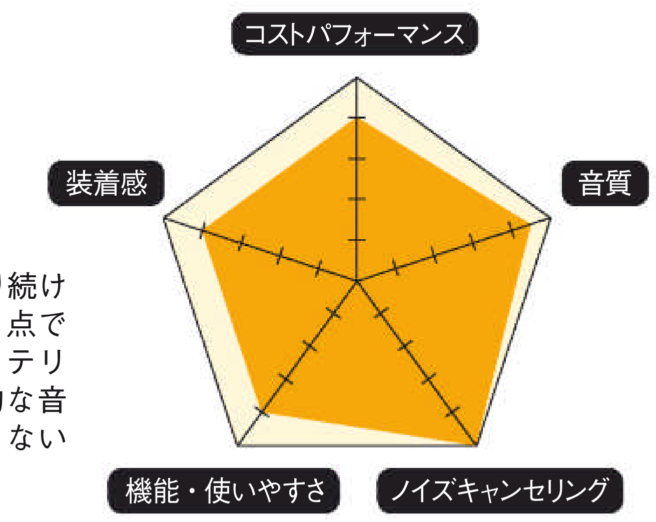
最高音質&ノイキャンを実現したワイヤレスイヤホンの決定版



小型化されたケースはわずか41gと超軽量。ワイヤレス充電にも対応し、ノイズキャンセリングONで最長24時間のロングバッテリーライフを実現している。

ソニー WF-1000XM4

PRICE オープン価格



2年間ベストセラーであり続けた先代モデルをあらゆる点で凌駕。携帯性も高くバッテリーの持ちも良い。本格的な音作りなど弱点の見当たらない完璧主義者だ。

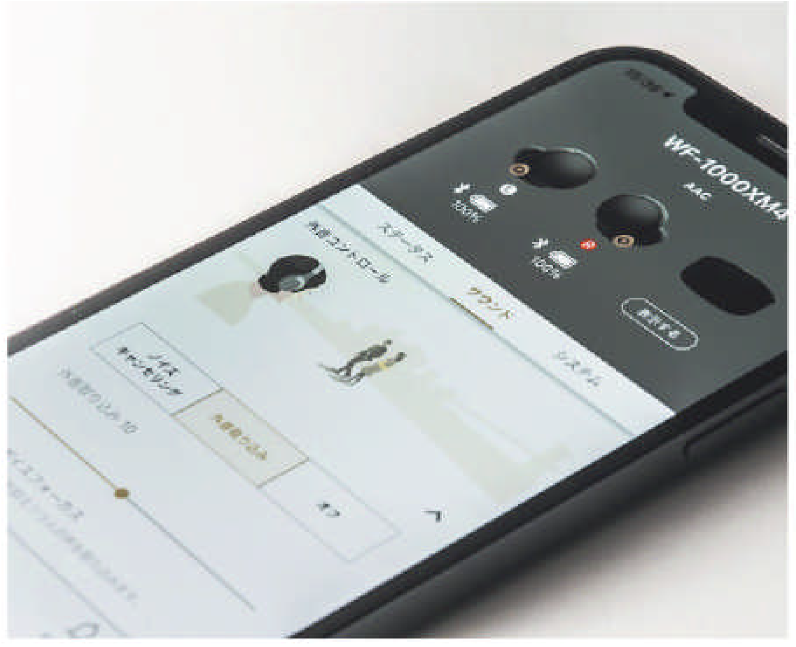
左右独立したワイヤレスイヤホンのことをTrue Wireless Stereo（TWS）という。世界で一番売れているのはAppleのAirPodsシリーズだが、音質で選ぶとなると実は決定版という製品は数少ない。小さな空間に無線レシーバ、プレーヤ、アンプ、ドライバー（スピーカー）を詰め込むため、ノイズからの影響を受けやすいためだ。それでもノーブルオーディオ「Falcon Pro」のようにグッとくる音質の製品もあったが、ノイズキャンセリング機能まで内包するとなると思い付かない。

そんな中、登場したソニー「WF-1000XM4」は、最高峰クラスのノイズキャンセリング機能を搭載しつつも音の品位を大きく向上させていた。ハイレゾ対応やAI技術で圧縮音源を復元する「DSEE Extreme」の搭載、大幅な小型化などの機能面も魅力だが、音楽を聴くための道具として一番大切なのは音質とその品位だ。次に大切なのはバッテリーの寿命。この2つに満足できるかどうかが、TWS選びのポイントだ。

その点でコイツは長足の進歩を遂げた。まずはノイズキャンセリング能力。出先で音楽を楽しむことが多いTWSの場合、騒がしい場所で音楽を聴く機会が多くなる。その意味でもノイズキャンセリング性能はとても重要だ。この点でオーバーイヤー型最高峰のWH-1000XM4と同等レベルを実現している。気になる音質は、従来モデルが中低域から中域にかけてを演出的にエネルギッシュさを描くタイプだったのに対し、本機は素直に低域から高域までをサラリと聴かせる。"質感を整えてTWSでもいい感じで聴ける"のが従来モデルなら、新モデルは"品位を全体に引き上げて素材そのものの良さを引き出す"方向性だ。中低域の量感を演出しないため低域が伸びやか。音の立ち上がりのスピードも速い。

近年のポピュラー楽曲には、シンセベースの質感に拘った作品が多い。ビリー・アイリッシュの「bury a friend」の硬質ゴムのような、あるいはザ・ウィークエンドの「Blinding Light」の深みあるベースなど、ベースの質感を描き分ける実力がある。ジェニファー・ウォーンズの「Way Down Deep」冒頭の打楽器のようにアコースティックな低音のニュアンスも見事。システム全体のノイズ処理が優秀なため、音源本来がもつ情報量を素直に出してくれる。明るく抜けのいい音で、ボーカルの細かなニュアンスがストレートに出るのも好感だ。

お化粧して良い音を演出しようと工夫を凝らさなくとも、素肌を健康にして薄化粧で整える。そんなイメージで音の品位を底上げしたことが、最終的な音の質を高めた。その上でハイレゾ楽曲を聴いてみると、音場に漂う細かな情報が見えてくる。テイラー・スウィフトの「willow」ではアコースティックな楽器が表情豊かに折り重なる深みある演出が表現され、大自然の中で心地よい音を浴びているかのようだ。本格的な音を聴かせるノイズキャンセリング機能付きTWSを望んでいるなら、まずは試聴すべき。ケースでの再充電なしで8時間再生できるなど弱点も見当たらない。このジャンル定番アイテムになることは必至だろう。



専用アプリ「Headphones Connect」に対応。アプリ上からノイズキャンセリングモードの切り替え、音質設定などさまざまな機能を一括で管理することができる。



従来モデルよりイヤホン本体と耳の接触面を増やすような独自の形状設計「エルゴノミック・サーフェース・デザイン」を採用したことで、より快適な装着が可能となった。

フィードバックマイクとフィードフォワードマイクを統合することで騒音を打ち消す効果のある逆位相の音を生成することに成功。ノイズを気にせずに高音質を楽しめる。



問い合わせ／ソニー買い物相談窓口 ☎050-3754-9555 https://www.sony.jp/support/inquiry.html



ヴァイタルゲンロク
VITAL GENROQ
いつまでもクルマを楽しむメソッド

第28回

白馬にワーケーションの極意を見た! の巻

はたしていつまでクルマを楽しめる？ クルマ好きなら誰もが知りたいところ。これは島下泰久がクルマを真剣に楽しみ続けるための体力、気力、視力、胆力等々“自分づくり”を考えていく連載だ。今回は最近注目のワーケーションを白馬で実践し、その魅力を考えた。

REPORT◉島下泰久（*SHIMASHITA Yasuhisa*）
PHOTO&SUPERVISOR◉難波賢二（*NAMBA Kenji*）

VITAL 1 ワーケーションが日常的な風景になる

ヴァイタル ゲンロクでは昨秋にもワーケーションを採り上げた。あの時はまさにCOVID-19という未曾有の事態で強いられた新しい暮らし方の模索の一環として紹介した部分も大きかったが、あれから半年以上が経ち、COVID-19との共生が日常となっている今、ワーケーションもまた当たり前の生き方、暮らし方になってきている。

おそらく、見えてきたコロナ禍の先にも暮らし方や働き方は以前とまったく同じに戻りはしないだろう。ワーケーションは、ごく日常的な風景になってくるに違いない。

そんな前提の下、今回赴いたのは白馬である。白馬と言えば往年のスキーリゾートというイメージだったのだが、そんな認識が変わったのは友人の転居がきっかけである。彼はスキーにのめり込み、冬期には世界中のスノーリゾートに赴いているうちに白馬に家を立て、東京から住民票も移して、白馬在住となったのだ。

彼、高柳寛樹氏は情報社会学者でありIT関連会社を含む多くの会社を経営する。これらの会社では早くからノマドワーキングを推進し、自身も東京と白馬、そして世界中を移動しながら仕事をこなしている。手段はもっぱらクルマという、まさに素晴らしいモデルケースなのである。

今回はその高柳さんに、白馬のワーケーション事情を案内していただ

HAKUBA MOUNTAIN HARBOR

山頂テラスから北アルプスの絶景が望める。岩岳リゾート和田寛社長（右）と高柳さん（中）、筆者でTHE CITY BAKERYのサンドイッチを楽しんだ。ブランコは映えスポットとして人気。













高柳寛樹 TAKAYANAGI Hiroki

東京生まれ、白馬村在住。テック企業の経営をする実業家であると同時に、立教大学准教授として社会学や経営学の領域で教鞭もとる。大のスキーファンであり、大のクルマ好き。

いた。正直、その充実ぶりは想像以上だった。知らない間に白馬、意識の高い人（揶揄ではなく）が、じわり集まってきているようだ。

東京から白馬まではクルマで300km弱。気軽に移動するというにはちょっと遠いが、その分じっくりクルマを満喫できるとも言える。今回、我々はランボルギーニ・ウルスで現地を目指したのだが、確かに普段以上にクルマとじっくり向き合うことができた気がする。

VITAL 2 オンライン記者会見に山頂のテラスで参加

合流した高柳氏に、まず案内してもらったのが白馬岩岳マウンテンリゾート。早速、ゴンドラリフトで、標高1289mの岩岳に作られた山頂テラス「HAKUBA MOUNTAIN HARBOR」へ向かう。

北アルプスを一望するここからの景色は、まさに絶景。しかも「THE CITY BAKERY」の美味しいコーヒーやパンをいただくこともできるから、つい寛いでしまう。

山頂エリアの「岩岳グリーンパーク」は、各部にテーブルや椅子などが並び、ブナ林にはデッキテラスも用意される。無線LANや電源が備わるから仕事をするならここで。実際に私はこの日、私はオンライン記者会見にここから参加したのだった。

ここには他にも様々なアクティビティが用意されており、その中には「白馬岩岳MTB PARK」もある。実は岩岳はかつてMTBの聖地と言われたコースで、今はe-Bikeの貸し出しも行っている。

本コーナーのスーパーバイザー、難波賢二氏も昔ここでの競技に出場したということで、この日も進んでコースに出ていった。まあ、昔のようにはいかなかったようだが……。

朝イチで山頂に登ってコーヒーとパンを片手に仕事。気分が乗ったら午後にはe-Bikeを楽しんで……なんて過ごし方、良さそうだ。

続いて向かったのは八方尾根うさぎ平テラス。こちらの標高は1400mで、やはりゴンドラリフトでアクセスする。

「ハクバ・マウンテン・ビーチ」は、まさにビーチ感たっぷりのラウンジで、フード片手に仕事をし、疲れたらサウナやジャグジーでリフレッシュできる。もっと落ち着いた環境が良ければ「オープンテラス」もある。

高柳さんは「私はよく上で仕事していますよ」と言う。拠点は、ここから更に標高を稼ぐアルペンクワッドリフト終点のカフェレストランである。尚、ここから更にリフトを乗り継ぎ小一時間ほど歩けば神秘の池とも呼ばれる八方池がある。ここまでは登山装備は不要なだけに、これもいいアクティビティとなりそうだ。





やはり北アルプスの景観が白馬最大の魅力。岩岳ゴンドラリフト乗り場の脇にはレンタルe-MTBが用意され、山歩きだけではなく、自転車も楽しめる。

VITAL 3 充実した環境で今や冬より夏が人気？

これら2箇所の施設を見学しただけで、ワーケーションの想像が大きく広がった。あるいは自分は仕事という時でも家族を退屈させないで済むと考えれば、大きな価値を感じる人もいるのでは？

「昔の白馬の観光客数はざっと夏2万人、冬12万人でしたが、今は夏が13万人、冬が7万人ほどと夏の伸びが大きいんです」

株式会社岩岳リゾートの和田寛社長はそのように話してくれた。前述のMTBコースだけで1万人の集客があるという。1年を通して訪れる人が増えれば、施設が充実してくるのは当然で、今の白馬はいい循環の中にあると言えそうである。

実はこの後、ワーケーション用賃貸物件も見てきたので、次回はその辺りの話を。また今後の白馬を更に面白くしそうな新たな試みについても訊いたので、併せて紹介したい。







うさぎ平テラス

岩岳よりもやや高い標高1400mに位置する白馬八方尾根のうさぎ平テラス。山の上でジャグジーやサウナが楽しめるハクバ・マウンテン・ビーチは10月末まで営業している。



スーパースポーツカーの性能をSUVに取り込んだ万能感が魅力のランボルギーニ・ウルス。白馬の美しい山岳風景にマッチするスタイリングもいい。

問い合わせ／白馬岩岳リゾート（HAKUBA MOUNTAIN HARBOR）☎0261-72-2474 https://iwatake-mountain-resort.com/hmh
白馬観光開発（うさぎ平テラス）☎0261-72-3280 https://www.happo-one.jp/usagidaira/

SAN-EI
CORPORATION

PRESENTS 今月のプレゼント



1 Maserati
プレート

1名様

ファッション界のゴッドファーザー、藤原ヒロシが手掛ける「フラグメント」とマセラティがコラボしたのを記念した重厚感あるプレートです。

■提供：マセラティジャパン



2 Bentley
キーホルダー

2名様

ベントレーのブランドロゴが配されたレザーキーホルダーです。高級感ある白と黒のツートーンカラーが魅力です。

■提供：ベントレージャパン



3 Land Rover
マグカップ

1名様

取っ手部にカラビナを使用したアウトドアテイスト溢れるマグカップです。ディフェンダーシルエットが映える一品です。

■提供：ジャガー・ランドローバー・ジャパン



4 MINI
ステッカー

2名様

マイナーチェンジによりフレッシュな内外装に生まれ変わったMINIのオシャレなステッカーです。

■提供：BMWジャパン



5 モデルガレージ ロム
ラ フェラーリ モデルカー

1名様

ブラーゴ製の精巧に造られたラ フェラーリの1/43モデルカーです。お部屋のインテリアにぜひ！

■提供：モデルガレージ ロム
☎06-6486-2800　http://www.romu-romu.com/



6 Lamborghini
マグボトル

1名様

幾何学模様のデザインがモダンなランボルギーニのマグボトル。日常の使い勝手も良いアイテムです。

■提供：アウトモビリ・ランボルギーニジャパン

応募要項　はがきに下記の項目をお書き添えの上、ご応募ください。

①希望のプレゼント名および番号	②郵便番号・住所	③氏名
④年齢	⑤職業	⑥電話番号
⑦今月号で良かった記事	⑧今月号で良くなかった記事	⑨現在、所有されている車両
⑩気になる車種	⑪１ヵ月間にクルマで移動する距離（平均値）	
⑫「スーパースポーツカー」、「ラグジュアリーカー」、「サルーン」、「SUV」、「ハイブリッドカー」、「ヴィンテージカー」、「一般乗用車」のうち、本誌の記事に期待するジャンルをお書きください。		
⑬本誌へのご意見、ご要望をお書きください。		

応募締め切り
2021年8月20日（金）消印有効

宛て先
〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア　7F
㈱三栄 GENROQ編集部「2021年9月号プレゼント」係
★当選者の発表は、商品の発送をもって代えさせていただきます。なお、雑誌競争規約の定めより、この懸賞に入選できない場合があります。ご了承ください。

URLやQRコードからも応募できます。
https://san-eishobo.jp/form/pub/2/genroq2021-09
＜応募締め切り：2021年8月20日（金）＞

※応募のチャンスはおひとり様一回限りとなります。また、お寄せいただいた各種データはプレゼント以外の目的には使用いたしません。プレゼント商品は、撮影のために開封したものも含まれます。

GENROQ

■ 定期購読のご案内

定期購読料

年間12冊 **11,976**円
（税込・送料無料）

◎毎号、直接お手元にお届けいたします。
◎送料無料です。
◎特別定価時の差額はいただきません。

お申込み／詳細は、
雑誌の Fujisan.co.jp から
雑誌のオンライン書店

パソコンから
ゲンロク 定期購読　検索

お電話から
0120-223-223
［24時間 365日］
※お電話の場合、窓口にてクレジットカード番号とメールアドレスが必要となります。

スマホから

※定期購読の契約については、Fujisan.co.jpに販売を委託しているので、Fujisan.co.jpの会員となり、同社の規約を承諾して頂くことが必要となります。

■ バックナンバー通信販売

ご注文方法

■ バックナンバーをお求めの方は、お近くの書店でご注文ください。送料無料にて、お申込みの書店へお届けいたします。

■ お近くに書店がない場合のご注文方法

①電話からのお申込み
TEL：03-5357-8802［総合受注センター］
（受付時間：平日　10:00〜17:30）

②インターネットからのお申込み
http://www.sun-a.com/

③FAXからのお申込み
FAX：03-5357-8803［総合受注センター］
お届け先のご住所、お名前、お電話番号、ご希望商品名、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

お支払い方法・送料

お支払い方法は、代金引換またはクレジットカード支払いになります。
送料は下記の通りとなります。

	送料	代引手数料	合計
カード払い	200円	ー	200円
代金引換	200円	300円	500円

※お買い上げ金額が1000円以上の場合、送料は無料となります。

バックナンバーについてのご注意

品切れになり次第締め切らせていただきます。

お申込みいただきましてから、3〜5営業日前後でお手元にお届けいたします。配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

お客様の都合による返品・商品発送後のキャンセルはできないものといたします。ただし、万が一お届け商品がご注文内容と異なっていた場合や乱丁、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合がございましたら、正規の商品への交換を致します。（なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます。）お手数ですが、三栄販売部までご連絡ください。

お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

お問い合わせ先
三栄　販売部
TEL：03-6897-4611（受付時間：平日10:00〜17:30）
〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F

Timely MESSAGE | SEP 2021 No.427



［今月の１枚］

気分は白州次郎です

やたらと雨（豪雨）の多かった今年の梅雨もようやく明け始めた今日この頃。夏は好きな季節ですが、我が993はエアコン不調によりこの時期は毎年夏眠を貪っております。毎月進化していく山田弘樹さんの993がホントにうらやましいです。写真は取材で訪れた埼玉のワクイミュージアム。実はボクは初めてだったのですが、貴重なクルマがたくさんで、実に楽しい時間を過ごせました。やっぱり昔の高級車はいいですね。というわけで次号付録のベントレー小冊子をお楽しみに。　（ゲン）

■ From Editors

“バエ”するスツール



昨年、誕生日にスケボーをプレゼントして以来、すっかりその魅力にハマった我が家の娘。今や毎週末スケボーパークに通ってます。段々とスケーターになっていく彼女から影響を受けて、僕もデッキと足を購入してスツールでも造ってみました。意外と座り心地が良いと評判です。　（亮）

写真は関係ないのですが



何度目かの緊急事態宣言中、何か免許でも取ろうと思い、4級アマチュア無線免許を取りました。学生時代に友人と免許を取ろうと申し込みをしたのに、忘れたか用事ができたかで、結局取らずじまいだったのですが、四半世紀以上の時を経てリベンジを果たしました。ちなみに写真は閑散とした晴海の選手村。　（卓）

［ NEXT ISSUE ］
2021年10月号
No.428
2021年8月26日（木）発売

特集
最新プレミアムスポーツ百花繚乱
ランボルギーニ・アヴェンタドール最終形に迫る
特別付録：Bentley小冊子
※都合により内容を変更する可能性がございます。予めご了承ください。

■ Staff

編集長 EDITOR IN CHIEF
永田元輔　NAGATA Gensuke

副編集長 DEPUTY EDITOR
吉岡卓朗　YOSHIOKA Takuro

編 集 EDITORIAL STAFF
石川亮平　ISHIKAWA Ryohei

藤野太一　FUJINO Taichi
藤原よしお　FUJIWARA Yoshio
入江大輔　IRIE Daisuke

校 正 PROOFREADING
遠藤正賢　ENDO Masakatsu

広告営業 ADVERTISING STAFF
涌嶋佳寛　WAKUSHIMA Yoshihiro
岡田恭輔　OKADA Kyosuke

エディトリアルデザイン DESIGN STAFF
ソルト　SALT

アートデレクター：石橋健一
デザイン：川本美沙樹／笹田陽子

DTPデータ製作 DTP STAFF
KCオフィス　小林茂三
関谷正幸／黒田 貴

GENROQ Magazine
by.SAN-EI CORPORATION
7F Shinjuku East Side Square 6-27-30 Shinjuku,
Shinjuku-ku, TOKYO. 160-8461 JAPAN

三栄 ホームページ http://www.sun-a.com

発行人：星野邦久　HOSHINO Kunihisa
編集人：永田元輔　NAGATA Gensuke
発行所：㈱三栄　SAN-EI CORPORATION

©株式会社 三栄

〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
電話：03-6897-4611
編集部：03-6897-4631
広告部：03-6897-4622

SAN-EI ONLINE 三栄 オンライン通販
ほしい商品が本屋で見つけられない！ 自宅で直接受け取りたい！
三栄の商品をご購入いただけるオフィシャル通販サイトです。
新刊情報や、各誌の詳細情報もご確認いただけます。
http://www.sun-a.com/

最先端の最新が分かる
スーパーカー＆ラグジュアリーWebマガジン
GENROQ Web　https://genroq.jp

●本誌掲載写真、イラスト及び記事の無断転用を禁じます。法律で認められた場合を除き本誌からのコピーを禁じます。

SPECIAL SHOP INFORMATION

Super Car / NSX

Contents of this month

OFFICE K

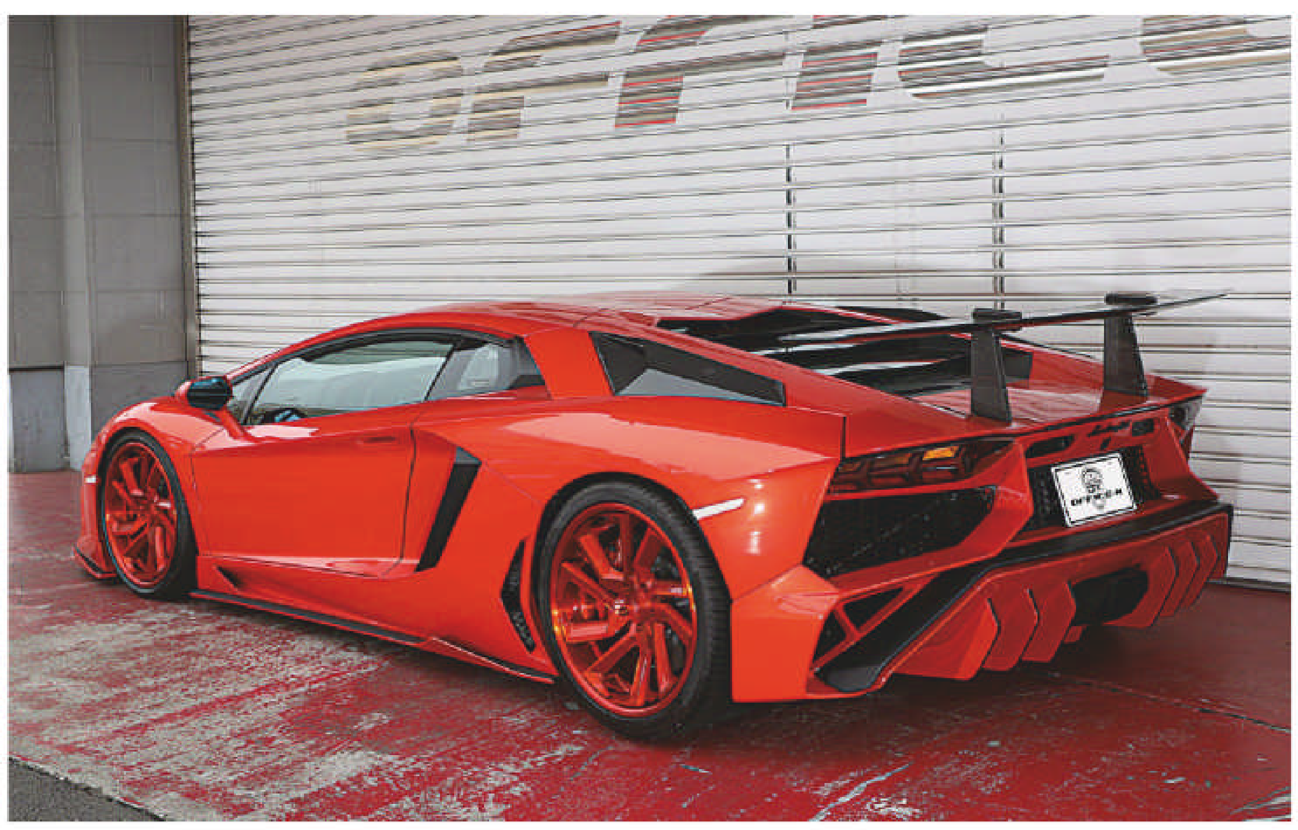
■オフィス ケイ

マーク清原◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜19:00
定休日／日曜日、祝日
〒174-0073
東京都板橋区東山町26-8
☎03-5986-8111　https://www.office-kk.jp





EARTH BODY KITに加えて、ディフューザー形状のリヤバンパースポイラーや前後にダクトデザインを取り入れたサイドパネル、レーシーなデザインのフロントバンパーなどを装着した「EARTH」のコンプリートモデルになる。





ホイールは鍛造のLEXANI20インチをインストール。ボディと同じオレンジメタリックカラーにカスタムペイントが施される。

「EARTH BODY KIT」を装着したアヴェンタドールのカスタムモデルを披露

最新のウルスはもちろん、往年の名車カウンタックのカスタマイズパーツもリリースするなど、ランボルギーニのモディファイに関しても、幅広く対応しているオフィスケイ。スーパーカーに関しても卓越したノウハウと豊富な施行実績を持つ同社が、この夏から「EARTH BODY KIT」の取り扱いも強化するという。

「EARTH」は、ハイエンドカーを中心としたカスタムブランド。同社のエアロパーツは、既存のメーカーにはない独自のデザインを持つことが特徴で、そのスタイリングは見る人の心を惹きつけるオリジナリティに富んでいる。

今回紹介するランボルギーニ アヴェンタドール LP700-4は、EARTH BODY KITをインストールした車両。地を這うようなフロントリップスポイラーとサイドのエアスクープを強調するサイドステップの2つのパーツを装着することで、他とは明らかに異なる独創的なスタイリングに仕上げていることが分かるだろう。

足元を彩るホイールは、エッジを効かせたデザインのレグザニィのフロント20／リヤ21インチをチョイス。ボディ同色のキャンディーオレンジとするカスタムペイントも見逃せないメイクの一つだ。





アヴェンタドール用のEARTH BODY KITは、フロントリップスポイラーとサイドステップの2種類が用意される。材質はFRPとカーボンの2種類から選択することが可能だ。

Super Car Special Shop

SPPF&RubberDip

■ジェットストローク RubberDip.jp事業部

マーク清原◉PHOTO&REPORT　ジェットストローク◉PHOTO

INFORMATION

営業時間／10：00～19：00（13：00～14：00は休憩）
定休日／木曜日、日曜日、祝日
〒273-0121　千葉県鎌ヶ谷市初富178-2
☎047-401-5556　https://rubberdip.jp
https://sppf.rubberdip.jp





施工は塗装ブース内でスプレーガンを使って行う。補修ペイントと同様の作業を行うため、高品質な施工を約束している。細部の複雑な意匠まで塗膜の効果が及ぶことも大きな強みだ。





ラバーディップは80色を超える豊富なカラーラインナップを用意。通常の塗料と同様に調色で好みのカラーを追求することもできる。またツヤ有りのほか、マットカラーも用意されている。



SPPFとラバーディップは柔軟性のある専用塗料で、0.16～0.23㎜という厚みの塗膜を形成する。この塗装の効果により、塗装面を効果的に保護することができる。また、塗装後は塗装膜を剥がせるため、簡単に元の状態に戻すことが可能。



カスタムからボディ保護まで対応できる塗って剥がせる新世代の塗料

伸縮性の高い特殊な塗料を用いることで、クルマのボディを効果的に保護できるSPPF（スプレーペイントプロテクションフィルム）とRUBBER DIP（ラバーディップ）。

SPPFは透明なクリア塗料、ラバーディップは80色を超える豊富なカラーが選択可能という違いはあるが、共に愛車を守りたいと願うオーナーから絶大な支持を受けている新世代の塗装術だ。

その最大の特徴は、フィルムを貼るのではなく、スプレーガンを用いて行うため、塗装という手段で強力な保護膜を形成できるということ。ボディの隅々までチリや油汚れ、飛び石などからボディを守ることができる。塗装ゆえに仕上がりは極めて自然で、施工後にはコーティング処理を行うことも可能だ。

もうひとつ、どちらの施工も保護膜を簡単に剥がせることも見逃せない強み。車両の売却時にはオリジナルの塗装に戻せるので、多くのユーザーから喜ばれている。

SPPFとラバーディップの施工には独自の技術と設備が必要になるため、全国約70店舗の施工認定店でサービスを受けることが可能だ。



SPPFとラバーディップは共に、剥がせることも大きな特徴。オリジナルの塗装面を保護しつつ、売却時などはすぐに剥がせるため、愛車の価値を維持しやすくなるメリットもある。

DAM CRAFT

■ダムクラフト

原　文昭◉REPORT　ダムクラフト◉PHOTO

INFORMATION
営業時間／10:00～19:00
定休日／日曜日、祝日
〒153-0064
東京都目黒区下目黒2-19-7
☎03-5759-3575　https://www.damcraft.jp



マットカラーボディへのコーティングは、施工が難しいこともあって技術力の差が出やすい。ダムクラフトならば、艶を出すことなく均等なマット仕上げが可能。その高い技術力は多くのプロショップやディーラーにも認められている。



→車内の暑さを大幅に軽減できるウインドウフィルムの施工は、夏場の熱対策として効果的。ダムクラフトではIR/UVカット率に優れたフィルムを用いて、美しく仕上げてくれる。



ボディの美しさを簡単に維持したいならば、ボディコーティングは効果的。汚れそのものを寄せ付けない効果を持つ「Zen-Zero」は、施工後のメンテナンス性が高まる美点も併せ持つ。飛び石キズも気になるというオーナーには、プロテクションフィルムとの同時施工もオススメ。





ボディ表面を硬度を持つフィルムで保護するプロテクションフィルムは、スーパーカーとの相性も抜群。丁寧な施工を組み合わせることで違和感なく仕上げることができる。ボディ全体の施行のみならず、バンパー＆ボンネットなど、部分的な施行も可能だ。

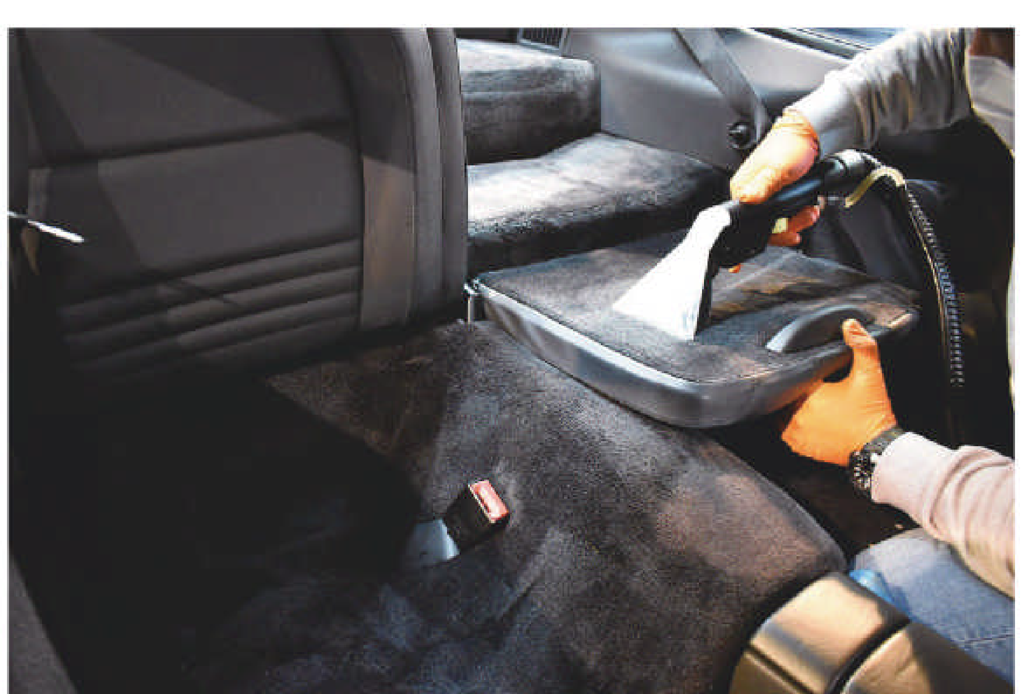
プロの技術で車内を徹底的に仕上げる大好評のルームクリーニング

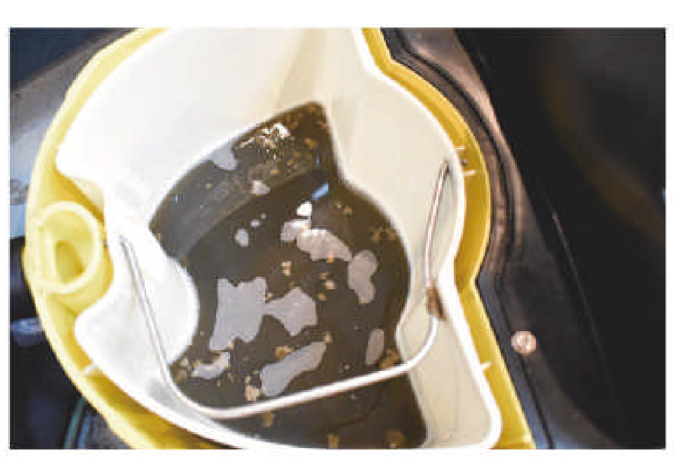
2000年6月の開業以来、卓越した施工技術が評価されているダムクラフト。中でもボディコーティングとプロテクションフィルムは、同社の看板メニューとして多くの顧客から絶大な支持を集めている。今回は愛車を美しく保つためにオススメしている2つのメニューを紹介したい。

まずひとつ目は、美しいボディを長期間維持できる「Zen-Zero」ボディコーティング。フッ素被膜で抜群の撥水力を実現するこのコーティングを施工すると、厄介な油分汚れが付着したとしても水洗いで簡単に洗い流せるなど、汚れに強いボディを手に入れることができる。

2つ目はプロ施工のルームクリーニング。ダムクラフトのボディコーティング施工には車内エアブローやバキュームなどの基本清掃が含まれているが、さらにプロの道具とケミカルを用いてキャビンの汚れを徹底的に落とすという内容。新車時から数年も経つと見た目こそキレイに見えてもカーペットやシートには相当な汚れが溜まっているもの。それらをすべて除去できるという。さらにオプションの車内の丸洗い施工まで組み合わせれば、頑固な室内の臭いも解消することができるそうだ。

内外装をリフレッシュするダムクラフトの人気メニュー。ぜひその凄さを体感して欲しい。





プロの技術と専用ツールを用いて、車内を徹底的に清掃するプロのルームクリーニングは、夏場から秋にかけて依頼が殺到するメニュー。QRコードから施工動画を確認できるので、ぜひともご覧あれ。

Super Car Special Shop

MAX CRAFT
■マックスクラフト

原　文昭◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／本社 8:30〜19:00(平日)11:00〜15:00(日曜日､祝日)　東京ブランチ 10:00〜19:00 ※事故は24時間対応
定休日／本社 年中無休　東京ブランチ 日曜日　http://max-craft.com

■本社･ファクトリー
〒224-0053
神奈川県横浜市都筑区池辺町4460
☎045-939-0299

■東京ブランチ
〒150-0011
東京都渋谷区東3-1-3 広尾ビューヒルズ1F
☎03-6419-7321



←自社ローダーは2台完備。事故などの緊急時には24時間体制で対応可能で、迅速に現場に急行できる充実のバックアップ体制を整えている。





→スーパーカーは創業時より力を入れており、愛好家から指名で依頼されることも多い。工賃はディーラー基準の20%オフが基本。ディーラー以上の仕上がりをリーズナブルに提供している。



レストア作業は丁寧な施工が評判なこともあり、遠方から依頼されるケースも多い。フルレストアのみならず、部分的な補修依頼にも応じている。



横浜市都筑区に構える本社ファクトリーは、第三京浜港北ICからクルマで約5分程の好立地に構える。電話での見積もり相談にも気軽に対応している。



東京・広尾にはマックスクラフトの支店「東京ブランチ」を構えている。こちらでも本店同様に車両の預かり、引き渡しが可能だ。

輸入車のボディワークに絶大な強みを持つプロファクトリー

クルマのボディワークは施工者の腕次第で仕上がりに大きな差が出るもの。だからこそ、万が一のトラブルに遭遇してしまった時はもちろん、ちょっとしたコスリキズの修復程度であっても、確かな技術を持つプロに依頼したい。

横浜市都筑区に店舗を構えるマックスクラフトは、ボディワークのスペシャリストとして知られるファクトリー。輸入車の繊細なボディを知り尽くしたスタッフが手がける仕事はオーナー同士の口コミなどでも評判を集めており、関東のみならず遠方から依頼されることも多い。最近は独自の施工術を駆使して仕上げるエアロパーツの取り付けやワンオフパーツの製作、クルマを魅せるドレスアップメニューも評判だ。

またディーラー基準の20%オフというリーズナブルな料金設定も見逃せない。ちょっとしたコスリ傷程度の修復でも、かなり魅力的な条件を提示できる。この料金設定は整備やカスタム、レストアなどの作業でも同基準で提供しており、持ち込みパーツの取り付けなどにもフレキシブルに対応している。他社で貰った見積もりに納得ができないならば相談して欲しいそうだ。



スーパーカーやハイエンドモデルは特殊な素材や塗料が使われていることも多いが、豊富な施工経験を持つマックスクラフトならば、安心して任すことができる。



→ボディワーク全般に豊富な作業経験を有するスタッフが在籍。作業に専念できる環境を整えていることも同社の強みの一つ。最善の施工を用いることで、美しい仕上がりを約束している。

ROUTE KS

■ルートKS

芝 修◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／11:00〜18:00
定休日／月曜日、第2･3火曜日
〒513-0826
三重県鈴鹿市住吉3-29-17
☎059-392-6677 https://www.route-ks.com/



20世紀の後半、2輪＆4輪ともサーキットで世界最強を誇ったホンダ。ショールームにはそのレーシングマシンのDNAを受け継ぐストリートモデルが並んでいる



簡易脱着式のタルガルーフを採用したNSX-TはH7年式のATモデル。カラーはミッドナイトパープルで走行距離は37380㎞、価格1480万円になる。



初代NSXの中でも希少なタイプRを数多く在庫している。このベルリナブラックの02タイプRは、H14年式で走行距離は60900㎞。非売品になる。



1985年と86年のスーパー耐久選手権シリーズで2年連続チャンピオンを獲得したレースマシン「RVF750」をベースにして開発された、限定1000台のレーサーレプリカモデル「VFR750R」も展示。



3台のVFR750R（2台は新車）は、ガラス張りのショールームで強烈なインパクトを放っている。ホンダファンにとっては夢のような空間の中で、ホンダの名車を存分に味わえる。

定番から希少車まで充実のラインナップ 圧倒的な品揃えを誇るNSXの老舗専門店



タイプRに搭載されたのはドライバーの感性を刺激する職人による「手組み＆バランス取り」エンジン。ショールームには新品のC32B型が展示されている。

ホンダの聖地、鈴鹿サーキットのすぐ近くにショールームを構えるルートKS。10年以上も前に生産が終了した稀少な旧型NSXを数多く見つけることができる、ファンにはお馴染みのNSX専門店だ。

旧型が生産終了となったのは2005年になるため、当然、走行距離も嵩み、状態もそれなりという車両が多い。これが旧型選びの悩みの種である。だがルートKSの在庫車両は低走行車が中心、中には走行距離数千㎞という、愛好家が保管していた個体も展示されている。さらに全ての展示車両は全車無事故車で日本自動車査定協会検査済証明書／登録事項等証明書が付く。年式は古くても本来の性能を望むユーザーにオススメしたいクルマばかりだ。

ちなみにファンから高い人気を集めている92＆02のタイプRに関しては、ルートKSオリジナルの専用シートカバーで覆われた状態で、エアコン完備の別社屋で厳重に保管されている。さすがNSX専門店と唸らされる圧倒的な品揃えも、ファンから高い評価を得ている理由だ。

標準モデルからタイプRまで、ルートKSならば、求める理想のNSXが見つかることだろう。

RACING SERVICE DINO

■レーシングサービスディノ

GENROQ◉REPORT　藤井元輔◉PHOTO

INFORMATION

営業時間／9:00～18:30
10:00～17:30（日曜日、祝日）
定休日／土曜日、第4日曜日
〒300-0038
茨城県土浦市大町7-16
☎029-824-1662　http://www.rs-dino.com



↑2階はファクトリースペース。車検整備やオイル交換から本格的なオーバーホールまで、熟練したメカニックが対応する。



←純正パーツやアフターパーツ品などの在庫も豊富。ストックのないものでも相談すれば最適なパーツを取り揃えてくれる。







F40やBBなど、今やクラシックとなった貴重なモデルでも安心して任せられる。車種ごとのウイークポイントや対処法など、豊富なノウハウを持つ。

40年を超えるノウハウは唯一無二
日本におけるフェラーリの先駆者

老舗のフェラーリ専門ショップとして知られるレーシングサービス（RS）ディノ。社長である切替 徹氏が事業を始めたのが1973年だから、あのスーパーカーブームよりも前のことになる。当初はフェラーリだけでなくポルシェやランボルギーニなども扱っていたが、80年くらいからフェラーリを専門とするようになり、以来現在まで多くのフェラーリファンに頼られる存在となっている。

ショールームには販売車両や顧客から預かっている車両などが所狭しと並べられ、さながらミュージアムのよう。比較的新しいモデルから古いモデルまで、幅広い車種が揃っているのもRSディノの特徴といえるだろう。何しろフェラーリを40年以上扱っているのだから、そのノウハウは相当なもの。切替氏は過去のトラブルやメンテナンスの内容をすべて記録してあるので、ほとんどのトラブルはすぐに原因が分かるという。

「お客様からだけでなく、同業他社からも問い合わせがきたりしますね。でもそうやってお客様と話したり、色々と調べたりするのが楽しいんですよ」

と笑う切替氏の笑顔からは、本当にフェラーリを愛しているということが伝わってくる。販売やメインテナンスだけでなく、ドライビングレッスンなどのイベントも開催するなど、フェラーリライフを幅広くサポートしてくれるRSディノ。フェラーリに興味があるならば、ぜひ一度は訪ねてみたい。



操業から変わらずに土浦を拠点とするRSディノ。関東だけでなく日本全国からフェラーリファンが訪れる。



→フェラーリチャレンジでは1999～2001年にチャンピオンを獲得するなど、フェラーリ使いとしても知られる切替 徹氏。

■ロベルタ ROBERUTA FACTORY



スマートな走りを支える最強のリフターシステム

Ferrari 458 Speciale × ROBERUTA LIFTER SYSTEM

スーパースポーツ、中でもV・I・Pから支持され続けるのがフェラーリのスペチアーレモデルだろう。限られた人だけが手に入れることができるスペチアーレは、フェラリスタからも羨望の眼差しで見つめられる稀有な存在である。今回紹介する458スペチアーレは現行V8フェラーリには失われてしまった珠玉の4・5ℓV8自然吸気ユニット（605ps／540Nm）を搭載する、まさに究極のスペチアーレと言えるモデルだ。

そんな貴重なプレミアムスポーツだからこそ、いつ何時もさらりとカッコよく乗りこなしたい。そこで注目したいのが、ロベルタ・リフターシステムだ。ボタンを押せば約1秒で即座にリフトアップ可能。しかも走行状態でも使用可能な点がロベルタ・リフターシステムの大きな強みである。つまりスマートに段差を乗り越えられるのだ。

とはいっても性能ありきのスーパースポーツ。走りの良さをスポイルしてしまうのでは元も子もない。その点も抜かりなく、ロベルタ未使用時はシリンダーがリジット状態となるため、サスペンションの性能を犠牲にすることもない。スポーツカー本来の走りを存分に堪能できる。

さらに特筆すべきはその信頼性だ。精度が十分でない純正リフターシステムは、シリンダーカップが咬み込むなどのトラブルも出がち。また油圧式のハイドロはオイル漏れのリスクが付きまとう。

対して、長い歴史のなかで常にアップデートを繰り返してきたロベルタは高い精度と品質を誇っており、5年間メンテナンスフリーで使い続けられる。本体に10年（その他の部品は5年）の保証付きとしているのも、品質に絶対的な自信があるからにほかならない。

石川大輔◉REPORT　藤井元輔◉PHOTO

INFORMATION

営業時間／10:00～18:00
定休日／月曜日
〒270-0112
千葉県流山市青田61-1
☎04-7155-0111　http://www.roberuta.com



サスペンション上部に装着されたシリンダー本体に圧縮したエアを送り込むことで、駆動させるメカニズム。リフト量は最大90㎜となっており、十分なロードクリアランスが確保できる。純正、社外サスペンション問わず装着することが可能となっている。



→通常時とリフトアップした状態を比べてみれば、その差は明らか。急な段差に出くわしても、フロントスポイラーはもちろん、下まわりを擦ってしまう心配もない。前後に装着するのが理想だ。



シフトまわりに装着したリモートスイッチ。25㎜×40㎜と親指ほどの大きさで、これをプッシュすると約1秒でリフトアップする。段差に遭遇しても即座に対応することが可能だ。

↓メインコントロールモジュールもコンパクトな設計となっているのでコクピットまわりの美観を損ねずに済む。コラム周辺や足元スペースにさりげなくインストールすることができる。







コンプレッサーやエアタンクが収まるボックスユニットもコンパクトな設計で、限られたトランクスペースを犠牲にしないことも見逃せない。

ロベルタ本体の装着にあたり、ボディの加工は一切必要なく、なおかつ限られたラゲッジスペースをほぼ犠牲にしないのも、V・I・Pから絶大な支持を集める理由といえる。貴重なスーパーカーを傷つけることもなく、積載性をほぼ犠牲にすることもない。コントロールユニットはコンパクトな設計なので、コクピットまわりの美観も損ねずに済む。

圧倒的な販売台数をほこるので、販売台数が限られた希少なモデルにもしっかりと対応するのもロベルタの強みだ。性能をスポイルすることもない。そう、ロベルタの導入にあたりデメリットはまったく見当たらないのである。

販売実績は６５００ロットと４輪向けリフター市場で世界ナンバー１のシェアを獲得しており、愛車を乗り換えるたびに指名買いするリピーターも数多い。V・I・Pから愛され、育てられてきたというロベルタ。もはや選ばない理由は見当たらない。名だたるV・I・Pから指名され続ける最強のリフターシステムといえるだろう。

GENROQ

9

No.427 SEP 2021

ゲンロク 2021年9月号（毎月26日発売）
7月26日発売 No.427 第36巻第9号
発行人：星野邦久 編集人：永田元輔

発行所：株式会社 三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
広告：03-6897-4622 編集：03-6897-4631 販売：03-6897-4611
受注センター TEL：048-988-6011 FAX：048-988-7651

定価998円 本体907円

雑誌13637-9

GENROQ No.427

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 凸版印刷